
3 1761 08167488 9

PIERRE VERHAEGEN

AU CONGO

IPRESSIONS DE VOYAGE



GAND. IMP. A. SIFFER

AU CONGO

AU CONGO

IMPRESSIONS DE VOYAGE

PAR

PIERRE VERHAEGEN

DESSINS DE L'AUTEUR



GAND
TYPOGRAPHIE A. SIFFER
PLACE SAINT-BAVON, 2

1898


LIBRARY
1973
UNIVERSITY OF TORONTO



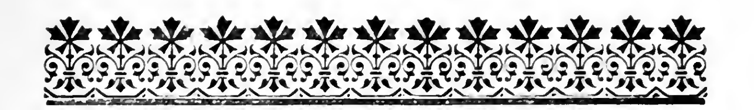
AU CONGO

Le Bien Public *m'ayant fait l'honneur de me déléguer à l'inauguration du chemin de fer du Congo, j'ai publié en quelques articles le récit de mon voyage. Je réunis aujourd'hui, en les complétant, ces impressions hâtivement glanées en cours de route et j'y joins quelques rapides croquis destinés à combler dans une certaine mesure les lacunes de mon récit.*

Peut-être contribuerai-je ainsi pour une modeste part à vulgariser cette grande œuvre congolaise, si riche, dès aujourd'hui, en légitimes espérances, si féconde déjà en résultats acquis.

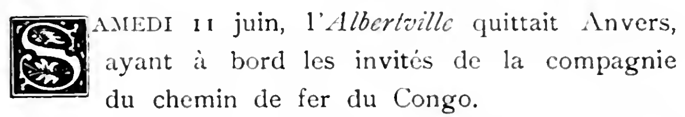
Pierre Verhaegen

Meirelbeke, septembre 1898



D'Anvers à Lisbonne

Du 11 au 15 juin 1898



SAMEDI 11 juin, l'*Albertville* quittait Anvers, ayant à bord les invités de la compagnie du chemin de fer du Congo.

Depuis de longs mois, on s'entretenait en Belgique de l'inauguration du chemin de fer; on la considérait comme un événement national, comme une prise de possession nouvelle et définitive des immenses territoires ouverts aux influences belges dans le centre de l'Afrique. Aussi le quai Plantin était-il noir de monde au moment du départ de notre steamer. Des milliers de personnes venues de toutes les villes du pays étaient là, se pressant pour être témoins de notre embarquement et nous prodiguant les marques bruyantes de leur sympathie et de leur enthousiasme.

La séparation n'a rien de déchirant; on se fait les adieux qui précèdent un événement joyeux, une victoire assurée. La musique militaire joue des airs entraînants et le soleil s'associe à cette manifestation, en inondant de lumière la magnifique rade d'Anvers, avec sa forêt de mâts, ses tours majestueuses et la foule innombrable et bariolée des spectateurs. Dix heures... La musique exécute une Brabançonne d'adieu.

Les ponts qui nous rattachent au quai sont enlevés et l'*Albertville* s'ébranle lentement, tandis que s'élève du sein de la foule un hurrah prolongé.

Nous longeons l'interminable file des quais d'Anvers et déjà notre vitesse s'accélère; bientôt la rade et la foule ont disparu à nos regards; seules les acclamations nous parviennent quelque temps encore, portées par les ondes sonores de l'Escaut...

Aux passagers pour le Congo la compagnie du chemin de fer a joint une trentaine d'invités qui font le trajet jusqu'à Flessingue. Aussi une grande animation règne-t-elle à bord pendant les premières heures de la traversée. Un cordial déjeûner nous réunit tous une dernière fois; des toasts sont échangés... A ce moment l'*Albertville* arrive à Flessingue. La séparation se fait, brusque et rapide. Ceux qui restent font aux partants des adieux où domine surtout, je crois, le regret de ne pouvoir nous suivre. Un remorqueur les a bientôt emportés vers Flessingue, tandis que notre steamer a pris sa course vers la haute mer et fend de sa proue acérée l'immensité verte de la plaine liquide. Le soir arrive. A la hauteur de Douvres, la mer se couvre de houle; semblable à un gigantesque oiseau de mer, l'*Albertville* glisse sur la crête argentée des flots sombres et nous emporte vers Lisbonne.



Nous mettrons quatre jours à arriver à Lisbonne. Quatre jours entre l'eau et le ciel!.. Avant de m'embarquer, la monotonie de la vie du bord m'avait quelque peu effrayé. Maintenant, je crois bien que le « plancher des vaches » paraîtra à plus d'un

insipide. Nous menons ici une vie de paresseux, c'est vrai, et je serais bien embarrassé de dire ce que j'ai fait à la fin d'une de ces journées; mais si les événements sont peu considérables, en revanche tout devient intéressant et les petites choses prennent de l'importance. Le matin on s'éveille très tôt; on regarde le temps qu'il fait; des promenades sur le pont s'organisent; on déjeune vers huit heures. Jusque midi, le temps se passe en conversations, en lectures. Les uns parcourent le pont de long en large; d'autres, fort nombreux, s'étendent dans les fauteuils qui s'étalent en bataillon serré sur le *promenade deck*. Les esclaves du devoir que le journalisme compte à bord prennent des notes... ou n'en prennent pas, parce qu'ils ne savent où trouver le temps. La matinée, c'est aussi le moment que les admirateurs de la nature choisissent de préférence pour s'imprégner longuement des beautés de l'Océan. Et cette contemplation de la mer n'est-elle pas déjà suffisante pour combler les exigences des plus blasés en fait de spectacles de tout genre?

Loin de se fatiguer à regarder la mer, il me semble qu'on ne la connaît jamais assez; on découvre sans cesse des beautés nouvelles dans le spectacle de son immensité sans borne. L'œil est fasciné par cette nappe d'eau aux remous vert sombre, irisés, du côté du soleil, de reflets argentés qui se confondent avec le ciel gris clair, — un ciel aux tonalités d'aquarelle. Le contraste entre l'agitation des flots au moment où ils sont fendus par la proue et la placidité de la haute mer est surtout admirable et à la vue de ce spectacle grandiose on se sent bien peu de chose

et on rend naturellement hommage au Créateur.

Sur le pont d'interminables parties de palets s'engagent et c'est plaisir de voir les « vieux », comme le colonel Thys et le major Cambier, déployer dans les jeux communs la même activité qu'ils mettraient à dresser un bilan du chemin de fer congolais ou à poursuivre les Arabes dans le Manyema.

D'autres passent de longues heures au piano et, à coup sûr, Beethoven, Haydn et Schumann auraient été bien étonnés si on leur avait dit qu'ils contribueraient pour leur part au succès de l'inauguration du chemin de fer du Congo.

Dès le premier jour de la traversée, la plupart des connaissances sont faites. Il y a cinquante-sept passagers à bord de l'*Albertville*. De tous les belges, la figure dominante est assurément celle du lieutenant colonel Thys, administrateur-général délégué de la compagnie du chemin de fer du Congo, le chef et l'âme de notre expédition. D'une cordialité perpétuelle dans ses rapports avec ses invités, il est partout et à tous, veillant lui-même aux détails matériels de l'excursion et s'efforçant par ses attentions de nous rendre le voyage le plus agréable possible. M.M. Jean Cousin et Ernest Cambier, l'un des plus anciens pionniers de l'œuvre congolaise, représentent avec le colonel la Compagnie du chemin de fer. Parmi les autres africains, je signalerai encore le major Storms, ancien commandant des forces du Tanganika, l'intendant Van den Plas, le commandant Weyns, chef de la compagnie auxiliaire qui protégeait les travaux du chemin de fer, le docteur Jullien, ancien médecin du chemin de fer à

Matadi, M.M. Diderrich, directeur de l'agriculture au Congo, l'ingénieur Espanet, directeur des travaux du chemin de fer, le sous-lieutenant Gilson, très intéressant, ce dernier, dans les récits pleins d'entrain qu'il nous fait de ses campagnes au Congo, qu'il a vu en artiste et où il s'est comporté en héros, après y avoir été envoyé à l'âge de 24 ans.

Le Roi est représenté à bord par le général Daelman et le gouvernement belge par une nombreuse délégation que préside le comte Hippolyte d'Ursel. M.M. Kologrivoff et le chevalier Maurig de Sarnfeld représentent la Russie et l'Autriche-Hongrie. Quatre dames nous font la gracieuseté de nous accompagner, ce sont : Mme de Lamothe, Mlles Mottin, Lippens et Burch. Parmi les autres invités de la Compagnie, je remarque encore M.M. Charles Buls, bourgmestre de Bruxelles, Hipp. Lippens, ancien bourgmestre de Gand, le chanoine Seghers, représentant Mgr l'évêque de Gand, Buysse, le sympathique curé de Bottelaere, ancien curé de Matadi, les majors Wauters et Gilson. La presse belge et étrangère est largement représentée à bord. M. Charles Tardieux, directeur de l'*Indépendance belge* et doyen d'âge de notre expédition, est assurément le plus actif de ces fervents du reportage congolais. Parmi les membres « respectables » de la corporation se trouve encore le baron de Mandat-Grancey, ancien officier de la marine française chargé de la poursuite des négriers, invité aujourd'hui comme correspondant du *Figaro*. Avec lui de longues conversations s'engagent sur la colonisation et la possibilité de civiliser les nègres. Sa carrière maritime et une incontestable expérience

coloniale l'ont amené à cette conviction quelque peu paradoxale que les nègres ne valent guère la peine qu'on les arrache à l'esclavage et, qu'en tout cas, le seul parti qu'on en pourra jamais tirer sera de les employer comme des bêtes de somme ou des machines. Pour lui, la civilisation des noirs est une utopie, et elle est regrettable aussi, parce qu'elle enlève aux pays d'origine des nègres tout leur pittoresque. Etrange philosophie, mais très agréable philosophe, d'un esprit fin et caustique, à l'œil vif et pétillant d'esprit, au surplus le meilleur homme du monde, et certes le plus heureux, car, me dit-il, lorsqu'il éprouve une contrariété, il se réjouit en pensant que d'autres font leur joie de son malheur.

Les rapports des passagers entre eux sont très cordiaux. Les anciens se mêlent volontiers aux conversations des plus jeunes; la vie commune amoindrit les distances et fait éclore les sympathies et, faut-il le dire, les dames qui offrent aux hôtes de l'*Albertville* le charme de leur compagnie forment le plus aimable des traits d'union entre les passagers; est-il sûr que, sans leur présence, le niveau de la civilisation ne baisserait pas d'une façon inquiétante parmi les nombreux amateurs de vie facile qui sont à bord en ce moment, et qui peut prévoir la bienfaisante influence qu'auront sur les blancs de l'Afrique les femmes belges qui assumeront cette noble mission d'aller vivre au Congo aux côtés de leurs maris et de leurs frères?

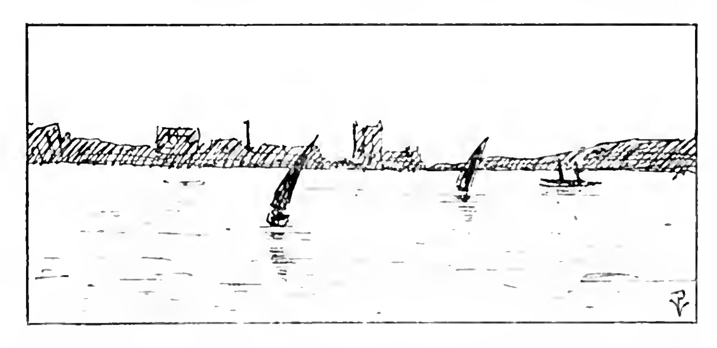


Le lendemain de notre départ, qui est un dimanche, une messe solennelle, célébrée par M. le chanoine Seghers, réunit la plupart des passagers autour de l'autel improvisé dans un des spacieux couloirs du steamer. Le recueillement général de l'assistance était le plus bel hommage qu'on pût faire à la grandeur du sacrifice qui se consommait sur ce théâtre, si étroit au milieu de l'océan immense.

Et rapidement l'*Albertville* continue sa course vers le Sud, laissant derrière lui les gracieux promontoires de l'île de Wight et le cap Ouessant. La couleur de la mer devient plus foncée à mesure que nous avançons. Les flots prennent insensiblement cette belle teinte bleue qui est bien la caractéristique des mers méridionales. Et toujours le même calme plat à la surface des eaux. Le golfe de Gascogne lui-même se montre clément envers nous et c'est bien à tort, semble-t-il, qu'il jouit de sa mauvaise réputation.

Le 14 août nous doublons le cap Finisterre; le 15 au matin nous entrons dans le Tage.

Les rives du fleuve portugais nous sont apparues



d'abord au travers d'une brume lumineuse, puis dorées par les rayons du soleil levant, avec leurs falaises

oranges, leurs champs très verts, leurs petites maisons aux toits rouges éclatants. Tout cela a des teintes bien orientales et, après cinq jours de mer, ces rives ensoleillées aux reflets d'or fauve qui surgissent, abruptes, des ondes bleues du Tage, ont une beauté fantastique et semblent une féerie.

Le Tage se rétrécit et voilà que se détache sur l'horizon la silhouette grise de la tour de Bellem. De nombreuses embarcations sillonnent le fleuve; quelques bateaux de guerre évoluent lentement; tout près de nous des barques de pêche à proue recourbée déploient leurs voiles noires que le vent penche sur la vague. Bellem se montre maintenant dans l'éclatante blancheur de son architecture moresque. Plus loin nous dépassons l'abbaye gothique des Hiéronymites; voici enfin les premières maisons de Lisbonne. La ville s'échelonne tout entière sur la rive droite du Tage, qui est fort élevée à cet endroit. Dans le haut, des bois noirs, des champs, de vastes étendues de brousse que couronnent, semblables à de gigantesques araignées, des moulins à vent aux formes grêles; à mi-hauteur, des maisons de toutes formes et de toutes couleurs qui vont en s'étageant jusqu'au sommet de la montagne.

La ville paraît suspendue — tel un émerveillant décor — entre le ciel d'un azur très pale et la rade qui forme à ses pieds un vaste lac encerclé de toutes parts de falaises abruptes. Peu de monuments, presque pas de tours; au commencement de ce siècle la cité portugaise a vu s'écrouler dans un tremblement de terre tous les souvenirs de son antique splendeur. Lisbonne, vue du pont de notre steamer,

n'est qu'un ensemble de bicoques aux toits rouges, aux façades délabrées; mais comme elles sont transfigurées par ce soleil qui complaisamment leur prodigue ses rayons! Et qu'elles sont jolies ces ombres faites elles-mêmes de clarté, qui sèment d'innombrables taches bleues l'ensemble lumineux de la ville.

Il est neuf heures et demie. Un délégué du gouvernement portugais accoste l'*Albertville* et nous souhaite la bienvenue. Tous les passagers sont sur le pont, impatients de mettre pied à terre; les photographes préparent leurs appareils; quelques-uns dévorent les journaux belges que la poste vient de leur apporter. Nous voici enfin à l'ancre et accostant au préhistorique débarcadère de Lisbonne. Nous nous précipitons à l'assaut des fiacres d'architecture variée qui stationnent près du port. Les chevaux portugais nous entraînent en une course échevelée par la grande rue commerciale de Lisbonne jusqu'à la gare centrale où nous prendrons tantôt le train pour Cintra. Une heure nous reste pour flâner dans Lisbonne : ce n'est pas suffisant pour nous en faire une idée; c'est assez pour nous engager à y revenir.



Je l'ai trouvée bien pittoresque, cette ville aux teintes chaudes, aux rues étroites et tortueuses que dominent des lointains bleus, aux maisons délabrées

mais fleuries de clématites amarantes, de grappes de géraniums grimpants, de roses aux tonalités éteintes mais infinement délicates. Très curieux aussi, les attelages invraisemblables que des mules emportent au grand trot, les mendiants faisant la chasse au pourboire, les hommes barbus à mine de brigands, tout cela se chauffant au soleil du midi. C'est presque à regret que nous prenons le train pour Cintra, une des merveilles du Portugal, parce qu'ainsi il nous faut dire adieu à Lisbonne.

Il y a une heure de chemin de fer de Lisbonne à Cintra. L'aspect du pays est triste, inculte et dénote une grande pauvreté. La végétation est rabougrie, les villages que la ligne traverse, misérables. A Cintra, des voitures nous emportent et nous partons d'un train plus rapide encore qu'à Lisbonne. J'avoue que de cette course au clocher, il ne me reste pas grand' chose. J'ai vu Cintra, mais je n'ai pas eu le temps de le regarder.

Nous passons comme le vent dans des avenues de grands chênes tortueux qui abaissent leurs couronnes sur le chemin. A notre gauche se dresse sur un rocher à pic la masse noire du château de la Pêna; à droite s'enfuit une belle vallée ombreuse que le château de la reine mère domine de ses deux tours en pains de sucre. Ces sites enchanteurs passent devant nous comme un rêve et l'allure précipitée de nos véhicules ne nous permet que de les entrevoir. Les indigènes qui voient défiler notre procession restent bouche bée à la vue de tant d'américanisme. Après une demi-heure passée à Cintra, nous reprenons le train pour Lisbonne. Au déjeûner qui précède notre

réembarquement sur l'*Albertville*, assiste le comte du Bois d'Aissche, ministre de Belgique à Lisbonne, qui nous accompagne jusqu'au steamer. Nous embarquons également MM. Cardereira y Ponsain et R. S. de los Terreros, délégués du gouvernement espagnol à l'inauguration du chemin de fer, et les deux frères Delcommune, Emile, le directeur des Magasins généraux au Congo, Alexandre, le vaillant africain qui passa vingt-six années dans la région du Katanga.

C'est un vrai plaisir pour nous que le moment où nous revoyons la gracieuse silhouette de l'*Albertville*. Les drapeaux belge et congolais qu'il a déployés à son entrée dans le Tage font battre d'aise tous les cœurs et, en remettant le pied à bord, nous avons la conscience de rentrer dans notre home.

M. Thys et le ministre de Belgique échangent, avant de se séparer, quelques paroles émues. — A quatre heures et demie, l'ancre est levée, et nous filons à toute vapeur en destination de Madère.

Ah! qu'il fait bon de se sentir bercé par les larges ondulations de l'Atlantique, qu'elle est fascinante cette mer toujours sereine qui a pris aujourd'hui une coloration bleue indigo tirant sur l'outremer, et combien intime et calme notre soirée à bord de l'*Albertville*, après l'agitation du séjour à Lisbonne!...





De Lisbonne à Dakar — Madère — Ténériffe

Du 15 au 21 juin

DEPUIS deux jours nous avons quitté Lisbonne. Le 17 au matin, on se précipite sur le pont : une terre est en vue. Les îlots calcaires qui précèdent Madère comme d'une longue file de contreforts naturels, émergent, calmes et tristes, du sein

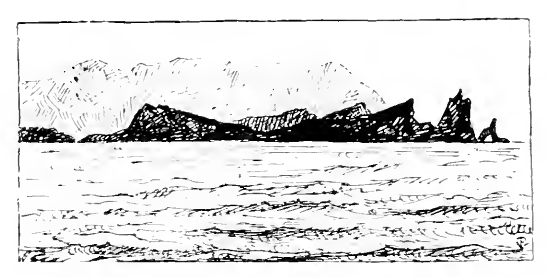


des flots. C'est Porto-Santo avec la ligne si harmonieuse de ses montagnes basses que dominent seulement quelques pics audacieux; c'est encore la sauvage Ile Déserte, dont les cimes tourmentées et nues sont entourées d'une ceinture de formidables récifs.

Nous laissons derrière nous cette scènerie gran-

diose et vers midi nous arrivons en face des côtes de Madère.

Des montagnes aux pentes douces, aux lignes admirablement découpées, ensemble chatoyant de verts

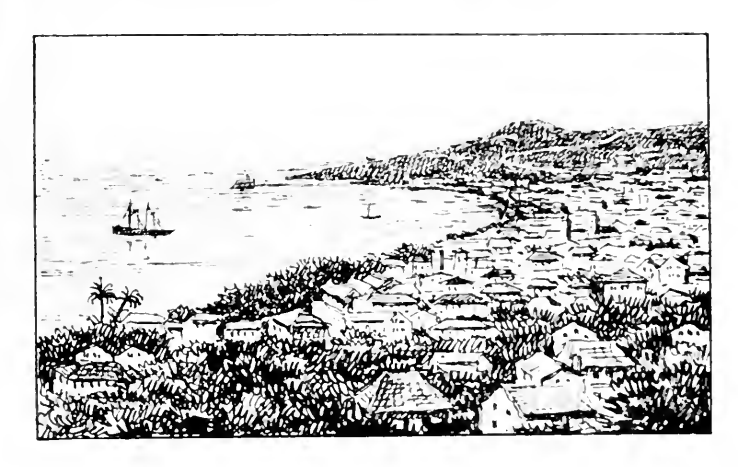


L'Ile Déserte

émeraude, de bruns chauds, de violets profonds, que relèvent les tons orangés des champs de seigle et la note claire d'innombrables petites maisons plates, telle nous apparaît Madère, la reine des Iles Fortunées.

Le steamer n'est pas encore à l'ancre qu'en un clin d'œil nous sommes environnés de toute une flottille de coques de noix, montées chacune par deux ou trois naturels du pays, portugais dégénérés qui, pour une pièce de menue monnaie, font le plongeon et reviennent l'instant d'après à la surface, tenant d'une main triomphante la piécette qu'ils ont repêchée tandis qu'elle s'enfonçait en zigzagant. Ils sont d'une habileté surprenante dans ce genre d'industrie facile et semblent faits pour vivre sous l'eau. Les barques jaunes et vertes, le frétillement des corps roses de ces hommes-poissons dans l'eau bleue, les hurlements dont ils agrémentent leurs évolutions, tout cela est empreint à un haut degré de couleur locale.

De nouvelles barques accostent l'*Albertville* et nous transportent par petits groupes jusqu'au port. Vu la chaleur grandissante, la plupart d'entre nous ont arboré, qui un complet de flanelle, qui un panama à larges ailes, qui le casque français. Nous abordons au pier de Funchal, capitale de Madère.



Une ombreuse avenue de sycomores nous conduit en montant jusqu'au centre de cette petite ville qu'on pourrait appeler la cité de la lumière et du soleil. Voici la place principale, de forme irrégulière, entourée d'arbres, de maisons basses à toits plats, peintes en jaune ou en rose. Il est deux heures; peu de monde est sur pied; les maisons et les magasins sont presque tous fermés parce que c'est jour de fête. Ils sont nombreux à Madère, les jours de fête, pendant ce mois; un indigène nous dit qu'il y a en juin jusque douze *holidays*, pendant lesquels tout travail cesse. Cette inactivité forcée n'est pas, d'ailleurs, pour déplaire à ceux qui en sont frappés. Madère est peuplée de paresseux, de mendiants et de voleurs.

Leur principale industrie est de tirer le plus d'argent possible des voyageurs qui descendent chez eux; le reste du temps, ils se chauffent au soleil, vivant de peu et paraissant relativement heureux sous leurs misérables haillons.

Un bruit de grelots et de cris assourdissants nous fait détourner la tête. Ce sont des traîneaux, de véritables traîneaux, employés ici comme véhicules et glissant très doucement sur les galets pointus dont la ville entière est pavée. Rien des traîneaux que nous connaissons, mais des petites tentes carrées faites d'étoffes aux couleurs vives, fermées de rideaux rouges et montées sur des patins de bois. Dans chaque traîneau il y a place pour quatre personnes. Aux patins sont attelés deux paires d'énormes bœufs roux et le traîneau est escorté de plusieurs gamins qui, par leurs clameurs et leurs coups de fouet, mettent l'équipage en train.

Nous prenons place dans ces véhicules d'un genre tout-à-fait nouveau pour nous, et nous nous ébranlons lentement avec la sensation très agréable d'un glissement très doux, presque sans heurt.

Notre promenade comporte l'ascension d'une montagne de six cents mètres, le *Bello Monte,* qui domine la ville. Des pentes excessivement raides et des tournants invraisemblables conduisent au sommet. Les bœufs gravissent tout cela avec un calme imperturbable, sans jamais ralentir leur pas. Notre bruyante théorie s'avance par des chemins étroits bordés de maisons basses, jaunies par le soleil. Puis, à mesure que nous nous élevons, notre route passe entre des jardins bordés de murs que couronne une flore admirable.

Les geraniums grimpants, mauves, roses et rouges, les lis éclatants, les chèvrefeuilles ambrés ou couleur de sang, les roses blanches, saumon ou jaunes, retombent en grappes chatoyantes et parfumées. Derrière nous, la ville de Funchal développe sa fine silhouette, et plus loin, la mer qui la baigne se confond avec le ciel dans une brume transparente. Les indigènes sont aux fenêtres pour nous voir défiler. Quelques hommes ont de beaux traits; de fortes barbes noires leur encadrent le visage et rendent plus sombre leur teint hâlé du soleil. Nous rencontrons aussi des enfants ravissants aux joues roses, à la peau blanche, à la mine éveillée qu'animent de grands yeux noirs. Quant aux femmes, elles sont généralement laides et paraissent presque toutes vieilles. « Sous les tropiques, me dit M. Kologrivoff, qui se trouve dans le même traîneau que moi, à treize ans les femmes sont des Psyché, à seize ans des Venus, à vingt ans des Junon... et à vingt-cinq ans des mégères. »

La route longe maintenant des bois de pins clairsemés, coupés de clairières et d'échappées sur la baie de Funchal, toujours plus bleue à mesure que nous nous éloignons. Après une heure et demie de trajet, nous voici au sommet de la montagne. Une église dans le style du dix-huitième siècle y développe sa façade prétentieuse et sans grâce; à l'intérieur est une statue de la Vierge au teint noir et aux yeux d'émail, la *Signora del Bello Monte*, qui a donné son nom à l'église.

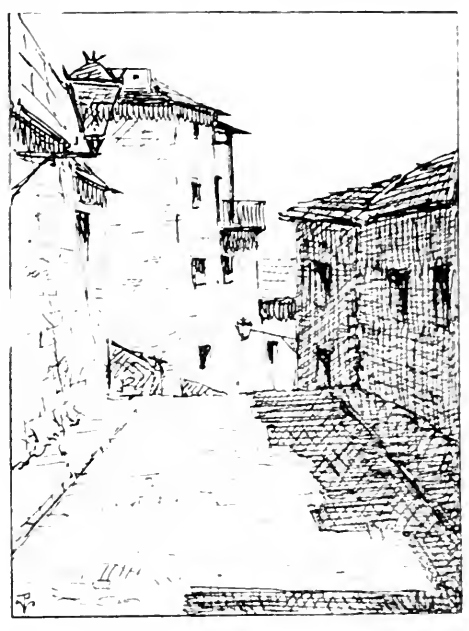
La construction de cette église fut entreprise en accomplissement d'un vœu fait par les habitants de Madère. Une sécheresse effroyable avait tari tous les

cours d'eau de la montagne. Les Madériotes promirent d'élever un temple à la Vierge, si l'eau dont ils étaient privés depuis plusieurs semaines leur était rendue. Deux jours plus tard, des sources considérables jaillissaient dans les hauteurs de Madère. Funchal était sauvée et l'église fut bâtie.

C'est encore en traîneau que nous redescendons au port de Funchal. Mais cette fois, plus n'est besoin de bœufs pour nous mettre en mouvement. Les véhicules employés à la montée sont remplacés par des paniers d'osier, pouvant contenir deux personnes seulement et glissant sur de légers patins. Ils sont placés à la file le long d'une pente légère et deux hommes sont préposés à la direction de chacun d'eux. Brusquement, les traîneaux sont lancés sur la pente et la vitesse qu'ils acquièrent au bout de peu d'instants est suffisante pour que les conducteurs deviennent inutiles. A chaque minute notre vitesse augmente et bientôt la course devient vertigineuse. Dans les tournants, le traîneau est maintenu tant bien que mal au milieu de la route par les conducteurs; mais, quand les courbes le permettent, nos hommes se mettent debout sur les patins et nous font marcher aussi fort qu'ils peuvent. Nous volons...; le paysage change à vue d'œil et rien ne ralentit notre course; dans les endroits où la pente est la plus forte, les guides accélèrent encore la vitesse en repoussant la terre du pied. Nous mettons dix minutes à descendre ce que nous avions gravi péniblement en une heure et demie.

Deux heures nous restent pour visiter Funchal. Nous les passons en une flânerie délicieuse, chacun se laissant entraîner au gré de sa fantasie. Les uns

s'approvisionnent de toutes sortes d'objets fabriqués dans le pays (quand ils n'y sont pas importés par l'Angleterre), de chaussures en peau de chamois, de



bagues ornées des signes du Zodiaque, de panamas géants, de photographies et que sais-je encore? D'autres admirent de préférence la couleur locale d'un verre de madère. D'autres enfin s'en vont rêver dans les jardins délicieux qui entourent Funchal comme d'une ceinture de fleurs. La végétation y est d'une richesse merveilleuse, toutes les essences des pays chauds se rencontrant ici mêlées aux arbres du Nord. D'énormes buissons de bougainvilliers tranchent sur les cocotiers et les palmiers par la masse étincelante de leurs feuilles pourpres ou roses, auxquelles de minuscules clochettes jaunes sont suspendues. Ailleurs, s'élevant d'un champ d'agaves au

coloris terne, des arbres au tronc élancé et mince, projettent sur le ciel lumineux des touffes de fleurs d'un bleu intense.

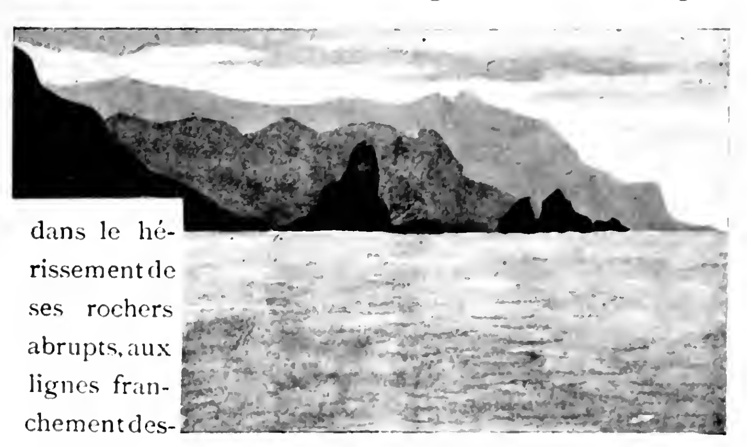
Notre promenade nous fait traverser le Casino de l'endroit, grand bâtiment plat et triste peuplé de quelques habitués qui se tiennent dans les coins, silencieux comme des ombres. Dans une salle où nous passons, de rares musiciens exécutent, sans l'ombre d'expression, un concert mélancolique sur des violons maladifs. Quelques femmes écoutent sans mot dire. Tout respire la tristesse dans ce temple de la gaîté et les représentants du high life de cet Eden, qu'on a appelé l' « Ile de l'Amour », ont tout l'air de condamnés à mort.

Ah! oui, condamnés, ils le sont pour la plupart et souvent à la mort à brève échéance. Une fleur rare renferme parfois dans sa corolle les plus subtils poisons; de même Madère avec ses sites enchanteurs n'est qu'un vaste tombeau. C'est ici que les riches anglais poitrinaires ou anémiés viennent en foule demander au climat un remède souvent tardif au mal qui les ronge. Pour combien d'entre eux l'arrivée à Madère n'est-elle pas le premier pas dans le chemin de l'éternité! Et qu'elles doivent être amères, les réflexions de ces soi-disant heureux de la vie, à la vue de la prison charmante qui nous arrache des cris d'admiration!

Avec regret, nous quittons cette île que tant d'autres abordent la mort dans l'âme, en attendant qu'ils y meurent tout-à-fait, et bientôt l'*Albertville* nous emporte de nouveau vers le sud.



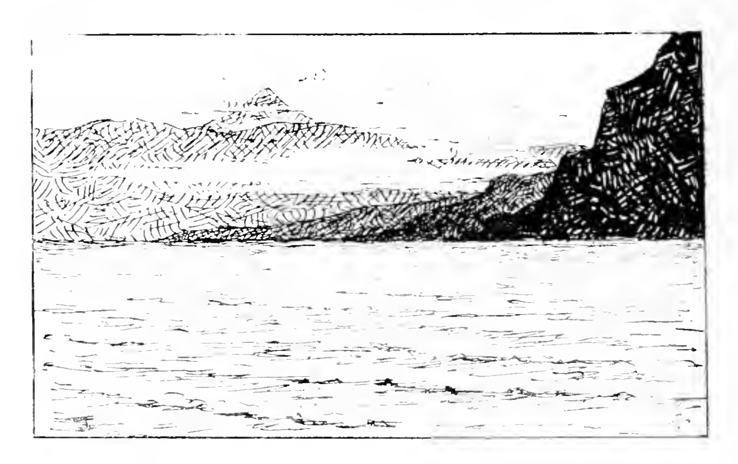
Sur un ciel bleu très pâle que strient de longues nuées mauves ou dorées, Ténériffe, la reine des Canaries, nous apparaît, grandiose et sauvage



dans le hérissement de ses rochers abrupts, aux lignes franchement dessinées, violets ou mordorés dans le haut, recouverts à leur base d'une végétation terne. Ses masses énormes qui calmement émergent des flots d'opale et se profilent en découpures sombres sur l'azur du ciel, font l'effet d'un fantastique mirage. Les nuées transparentes qui flottent dans l'air cachent en partie le sommet des montagnes ou paraissent les revêtir d'un manteau de neige.

Plus loin, le pic de Ténériffe se montre à nous dans toute sa splendeur, dominant de son cône fortement évasé toutes les altitudes voisines, et enfin Santa-Cruz de Ténériffe dessine à nos yeux les délicats contours de sa rade et l'amphithéâtre de ses maisons étagées sur les flancs de la montagne. La beauté de ce spectacle unique est en ce moment à son apogée. Le soleil de cinq heures dore de reflets

fauves les roches les plus sombres; il fait étinceler les verts; il met des flammes dans les toits rouges des maisons de Santa-Cruz. Le ciel est merveilleusement limpide et jaunissant près de l'horizon, la mer, d'un bleu pâle, est sillonnée d'ombres bleues ardentes et se couvre des *white horses* propres à



l'Atlantique. Le soir arrive... et le soleil qui s'apprête à se coucher derrière Ténériffe, projette ses derniers rayons.

Le ciel se colore de safran et une raie plus foncée, qu'on dirait une larme rouge, le strie dans le sens de la hauteur. Ténériffe dessine sur cette gloire les profils nettement accusés de ses arêtes rocheuses; le soleil descend encore et puis disparaît dans les demi-teintes d'un rapide crépuscule.



21 juin

Ce matin l'*Albertville* a doublé le Cap Vert, ainsi nommé, sans doute, parce qu'il présente aux

yeux une série de mamelons roussis par le soleil africain et que couronne seulement à leur sommet la chaîne uniformément grise d'innombrables baobabs. J'écarquille mes yeux pour admirer ce qu'on est convenu d'appeler la « luxuriante végétation des tropiques »... Mais, ne disons pas de mal de cette côte d'Afrique que nous foulerons tantôt pour la première fois, en abordant à Dakar.

Depuis le Cap Vert, la terre reste en vue sans que le paysage varie ses attraits. Toujours des côtes légèrement accidentées et dépourvues de verdure et toujours aussi les interminables files de baobabs sans couleur. Quelques rochers massifs et noirs qui n'ont rien de la grâce élancée de Ténériffe, émergent de l'Océan.

Nous arrivons en vue de Dakar. Un port artificiel où sont amarrés un certain nombre de petits vaisseaux, quelques factoreries aux toits plats, à l'arrière plan des collines arides, telle nous apparaît de l'*Albertville* la colonie française de Dakar. Cette vue peu engageante n'est pas toutefois pour décourager notre zèle d'explorateurs en herbe; la plupart d'entre nous se disposent à se rendre à terre; les casques Stanley et les feutres à larges bords font leur apparition.

Autour du steamer, des nègres venus en pirogues s'ébattent dans les flots avec le même entrain que les portugais de Madère. Quelques-uns, dans un français très primitif, demandent de préférence aux dames les pièces blanches qu'ils iront chercher en plongeant sous la coque du navire. Une flottille de petites barques à voile se détache du pier du Dakar et s'avance vers nous. Par une série d'évolutions gra

cieuses, elles se rapprochent tandis que le vent fait pencher leurs voiles brunes et rapiécées. Elles sont montées par des marchands nègres qui viennent nous vendre des fruits, des légumes, des objets fabriqués par les indigènes. Un petit vapeur qui nous accoste également amène à bord M. Arthur, consul d'Angleterre à Dakar et, précédemment, vice-consul à Boma.

Nous prenons place dans les embarcations et faisons voile jusque Dakar. Le soleil des tropiques n'est décidément pas bien terrible. En mer, la température s'est maintenue fraîche presque constamment et à Dakar même il fait à peine chaud. Nous débarquons au milieu d'une foule de nègres vêtus d'étoffes bariolées qu'ils se drapent avec goût autour du corps.



Il y a parmi eux des types remarquables. Les femmes, grandes et belles, portent sur le dos des paniers d'où émerge parfois une tête d'enfant. Tout ce monde nous regarde passer en silence et avec de grands airs dédaigneux. Ces moricauds ne souffrent même pas qu'on les considère de trop près, et les femmes

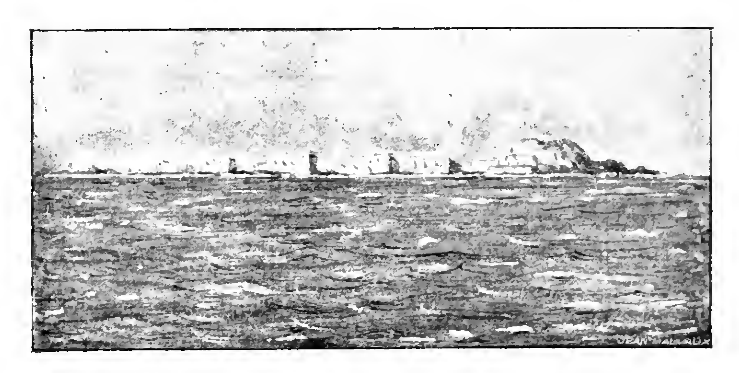
s'enfuient dès que l'un de nous fait mine de vouloir les photographier.

Une avenue d'eucalyptus, aux troncs d'un jaune doré absolument éclatant, mène jusqu'à la ville indigène. Le temps nous manque malheureusement pour parcourir à l'aise ces rues larges et ensoleillées, bordées de maisons basses crépies en blanc ou en jaune. Nous passons par le marché, une place assez vaste entourée de boutiques et de halles couvertes, où des vendeurs des deux sexes sont accroupis à côté de marchandises sordides. Une grande animation règne et semble à peine troublée par notre irruption.

Tout l'aggloméré semble s'être donné rendez-vous ici dans les accoutrements les plus étranges. Un nègre, vêtu seulement d'une redingote étriquée et d'un chapeau de soie, traverse la place d'un air superbe. Sous la halle, une vieille mégère, recouverte d'un pagne à rayures noires et blanches, couve d'un œil jaloux un tas d'arachides confié à sa garde. Dans une boutique, je remarque une femme au port de reine, occupée à ses emplettes et dont les vêtements de soie blanche et bleue font admirablement ressortir la peau d'ébène et les formes magnifiques. Tandis qu'elle a le dos à moitié tourné, j'essaie d'en faire un croquis; mais au bout de quelques instants un passant lui fait un signe et aussitôt la femme de se voiler la face et de se réfugier dans la boutique.

Ce qui explique le degré de civilisation relative et la beauté physique de ces populations, c'est le fait qu'elles sont mélangées de sang arabe. Beaucoup de ces indigènes appartiennent d'ailleurs à la religion musulmane; un certain nombre aussi sont catholiques.

Aussi les voit-on presque tous se suspendre au cou des amulettes renfermant des textes du Koran ou des scapulaires.



Au moment de dire adieu au Sénégal, nous jetons un regard admiratif sur la petite île de Gorée, qui fait face à Dakar et que l'*Albertville* contourne avant de partir vers le sud. Eclairée par les rayons d'un soleil ardent, on la dirait faite d'un lingot d'or fauve. cette Gorée dont les petites maisons gaies et claires se détachent vivement sur des rochers roux, tandis qu'à ses pieds la mer d'un azur profond crée des remous d'une éclatante blancheur.





De Dakar à Cabinda — San Thomé — Libreville

Du 21 juin au 1er juillet

Les pluies qui accompagnent généralement le passage des tropiques ont commencé aujourd'hui, nous apportant une fraîcheur dont la nécessité commençait à se faire sentir. Ce n'est pas que le soleil chauffe très fort, mais il fait étouffant à certains moments de la journée, et le vent chaud qui souffle depuis hier, met sur les visages comme une brûlure.

La vie à bord de l'*Albertville* va son train habituel. L'animation est seulement plus restreinte, les déplacements des passagers moins nombreux, chacun plus fidèle à un coin de prédilection. Sur le pont s'engagent de longues conversations où toutes les questions, depuis le féminisme en politique jusqu'à l'impressionisme en art, sont passées en revue. Les « vieux africains » sont presque toujours entourés d'un cercle d'auditeurs attentifs. Alexandre Delcommune raconte les péripéties fantastiques de ses chasses à la panthère et à l'éléphant : l'ingénieur Espanet est intarissable sur le chemin de fer congolais ; le major Cambier redit les anecdotes charman-

tes qu'il a rapportées de son séjour au Tanganika.

Voici une de ces légendes entendues par M. Cambier dans ses veillées congolaises : Un requin et un singe, s'étant pris d'amitié, se fixèrent au même point de la côte, le requin habitant près du rivage, le singe perchant sur un arbre dont les branches se penchaient sur les flots. Un jour le requin dit au singe : « Puisque nous sommes bons amis, pourquoi ne ferions-nous pas un voyage ensemble ? Descendez donc de votre arbre, grimpez sur mon dos et nous partirons pour le royaume des requins. » Le singe accepte cette offre tentante et il se laisse couler le long des branches jusque sur le dos de son ami. L'un portant l'autre, requin et singe gagnèrent la pleine mer. Le requin alors tint au singe ce discours : « Apprenez, mon ami, que le roi des requins est gravement malade. J'ai consulté un grand féticheur ; et celui-ci m'assure qu'il n'est d'autre moyen de guérir de son mal le roi des requins que de lui faire manger un cœur de singe. Je ne doute point que vous ne fassiez avec plaisir à mon roi le sacrifice de votre cœur, puisque vous aurez l'honneur d'être admis sous peu à sa cour. » — « Je le ferai bien volontiers, répondit le singe, mais pourquoi ne m'avoir pas averti à l'avance du but de notre voyage. Vous ignorez donc, ami requin, que les singes, quand ils se mettent en voyage, laissent toujours leur cœur à la maison ? » — « Qu'à cela ne tienne, dit le requin naïf, retournons au rivage et nous en ramènerons votre cœur. » Et le requin de regagner avec son cavalier le point de la côte où le singe remisait son cœur. Une fois à

terre le singe grimpa bien vite à son arbre en recommandant à son ami de l'attendre. Le requin attendit longtemps mais en vain. Quant au singe il s'enfuit et court encore.



27 juin

Ce matin une agitation inusitée a régné à bord de l'*Albertville*. Plusieurs hommes de l'équipage traversaient le pont en courant. Puis retentit le cri sinistre : « un homme à la mer ! » Une bouée est lancée aussitôt et dix matelots préparent le you-you afin de voler au secours du malheureux qui est tombé à la mer : c'est un ouvrier chargé de peindre la coque du navire et qui se trouvait suspendu au-dessus des flots par une simple planche et quelques amarres. L'une de celles-ci vint à se défaire et l'homme, qui avait négligé de s'attacher, perdit son équilibre. Plusieurs des passagers furent témoins de ses efforts pour se maintenir sur l'eau et du cri d'effroi qu'il poussa quand il se vit entraîné dans le sillage du navire, lancé à une vitesse de quatorze nœuds à l'heure. Au bout de quelques instants la tête de l'homme avait disparu.

Ordre est donné par le capitaine de stopper immédiatement. Pendant ce temps, la chaloupe est appareillée et mise à la mer et l'officier qui la conduit se dirige immédiatement dans la direction du disparu.

Le capitaine fait exécuter à l'*Albertville* un mouvement circulaire et pendant une demi-heure, la chaloupe parcourt en tous sens le cercle ainsi formé. Du navire tous les regards sont braqués sur

les sauveteurs. Un silence profond règne à bord. Chacun pressent l'horreur de cette catastrophe, qui doit se terminer par la perte d'une vie d'homme. En vain l'équipage de la chaloupe creuse du regard l'horizon. Le malheureux est perdu : le capitaine, très ému, émet l'avis qu'il aura été pris dans les remous de l'hélice, d'autres croient qu'il est devenu la proie des requins, qui abondent dans cette partie de l'Atlantique. La chaloupe se rapproche de l'*Albertville*, sur lequel elle est hissée à nouveau. Peu d'instants après, le steamer reprend sa marche vers le sud ; cette terrible scène n'a pas duré une heure... Que la vie de l'homme est peu de chose et combien les moins endurcis sont persuadés, — inconsciemment il est vrai, — de cette minime importance de la vie humaine. Car déjà quelques heures après le sinistre, les conversations avaient repris leur cours accoutumé ; l'émotion, à son comble le matin, avait fait place à la joyeuse nonchalance qui est la caractéristique de la vie à bord. Quoique ce voyage triomphal ne prête guère à de hautes considérations philosophiques, plus d'un, je pense, aura médité, ces jours derniers, sur la fragilité des choses d'ici-bas.



28 juin

L'*Albertville* est arrivé ce matin en rade de San-Thomé, un des principaux établissements portugais de la côte africaine, bien connu pour ses magnifiques plantations. Deux d'entre nous, MM. Lacour et Toussaint, nous quittent ici pour recueillir des graines et des plantes destinées à d'importantes plantations qu'ils ont au Congo.

M. Lacour est un frappant exemple de ce que peut réaliser en Afrique un travail opiniâtre et intelligent. Arrivé au Congo il y a quelques années, avec un capital de 35,000 francs seulement, M. Lacour a acheté à l'Etat Indépendant cinq mille hectares de terres et de bois, dont mille payables par annuités, le reste lui étant réservé par option. La première année de son établissement, M. Lacour défrichait et plantait vingt hectares ; depuis lors, il met chaque année en exploitation cent nouveaux hectares. Il cultive surtout le caoutchouc, le cacao, le café, le tabac. mais il a entrepris d'autres cultures également, entr'autres celle du thé japonais, et tous ces essais lui réussissent parfaitement. M. Lacour exploite également les immenses forêts qui recouvrent une partie de sa concession et les bénéfices qu'il a déjà réalisés par le commerce sont tels, qu'il pourra bientôt rembourser à l'Etat toute sa dette, laquelle s'élève à 250,000 francs.

C'est devant la baie de Santa Anna de Chave qu'a stoppé l'*Albertville*. Une barque à voile nous accoste ; une vingtaine d'entre les plus désireux de voir San Thomé y prennent place et nous nous abandonnons au gré des trois nègres à face patibulaire à qui est confiée la direction de l'esquif. Ils sont tout au monde peut-être, ces trois moricauds, excepté navigateurs. Ils ne nous a pas fallu moins de trois heures pour arriver à San Thomé en louvoyant péniblement. Sur sept virages, six ont été manqués et, si l'un des passagers n'avait pris la direction de l'embarcation, peut-être serions-nous encore à évoluer dans la baie de San Thomé, risquant

de nous briser sur les récifs de la côte ou de nous cogner contre l'un des navires amarrés en face de l'île.

Au beau milieu de notre navigation, la fourche de la vergue se brise et nous voyons le moment où il faudra nous mettre à la rame. Un peu plus tard, comme nous étions aussi ignorants des courants de la baie que nos conducteurs, nous sommes rejetés vers la pleine mer, au grand amusement, nous a-t-on dit plus tard, des passagers de l'*Albertville*, que nos manœuvres intéressaient vivement. Qu'on ajoute à cela les paquets d'eau que nous embarquions à tout instant, les cris incompréhensibles que les nègres poussaient tous à la fois, les rires et les plaisanteries des uns, la frayeur verte des autres, enfin l'entassement des corps au fond de la barque, pour la facilité de la manœuvre, et l'on n'aura encore qu'une faible idée de cette expédition. Alors que nous devions être de retour à une heure sur l'*Albertville* nous arrivons à San Thomé à deux heures seulement. Vingt minutes nous sont accordées par notre chef, le commandant Monthaie, pour explorer les curiosités de l'île et satisfaire un appétit de cannibales.

San Thomé réalise bien cette idée que se font des pays tropicaux ceux qui n'ont jamais quitté la froide Europe. La ville elle-même offre assez peu d'intérêt. Des maisons basses, d'une construction uniforme, n'ayant de remarquable que leurs balcons très proéminents ; des rues presque droites ; une circulation restreinte d'indigènes, à cette heure, la plus chaude du jour. Quant à la végétation, elle est

d'une incomparable richesse. Les cocotiers gigantesques au tronc mince et élancé, les bananiers au feuillage trop vert et à la fleur en forme de serpent, les bambous au port incomparablement gracieux,



et combien d'autres essences encore, tout cela est pour nous une véritable fête des yeux et c'est à regret que nous nous arrachons à cette féerie.

Nous avalons à la hâte quelques morceaux de pain sec avec des bananes, tout ce qu'on peut trouver dans le meilleur restaurant de l'endroit, et nous regagnons notre voilier, où nos trois nègres nous accueillent avec les grognements joyeux de la brute qui va toucher sa pitance. Est-ce pour nous convaincre des dangers de la navigation à contrevent qu'ils ont mis trois heures ce matin pour nous conduire à

San Thomé ? Quoi qu'il en soit, nous ne mettons guère qu'un quart d'heure pour refaire ce trajet, et nous rentrons à bord de l'*Albertville*, peut-être pas couverts de gloire, mais, en tout cas, inondés d'eau et de boue.



Le 29 juin, au matin, nous arrivons en rade de Libreville, capitale du Gabon et résidence du commissaire-général du Congo français, M. de Lamothe. Ce dernier nous accompagnera jusqu'au Congo, ainsi que son neveu, mari de Mme de Lamothe, qui a retrouvé ici sa femme après sept mois de séparation. Un vapeur envoyé à l'*Albertville* par le marquis de Balaincourt, directeur du port, nous mène à terre.

Tandis que les uns se rendent au Jardin des plantes de l'endroit pour y admirer les essences rares qui y sont acclimatées à grand' peine, je m'en vais, avec quelques autres, flâner dans les environs du port. Libreville ressemble à tout, sauf à une capitale. Le port avec sa jetée en bois, les deux bustes de déesses grecques qui accueillent l'étranger à son arrivée, la maison d'aspect confortable habitée par le commissaire général, telles sont à peu près les seules marques extérieures de civilisation de ce qu'on est convenu d'appeler l'aggloméré de Libreville.

Ce n'est pas que je songe à faire un reproche à l'administration de la colonie, loin de là; toutes les capitales feraient bien de prendre modèle sur celle-ci ... du moins pour ce qui regarde le pittoresque. Les rues ici sont des chemins irréguliers et étroits comme ceux qui, dans les Flandres, séparent les champs;

elles nous font passer tantôt entre des plants de bananiers, tantôt sous des cocotiers géants, tantôt entre de petites propriétés indigènes entourées de palissades de branches tressées. Une magnifique avenue de manguiers au feuillage sombre, aux troncs d'un brun chaud, nous mène aux habitations des



soldats noirs de la colonie, — des cabanes de chaume et de fibres entrelacées. La végétation est ici d'une exubérance prodigieuse. Pas un coin qui ne se ressente de la profusion avec laquelle la Nature a prodigué ici ses richesses. De grands arbres couverts de fleurs rouges éclatantes, des buissons de corail, des touffes de lentana, dont la fleur orange ressemble à celle de l'héliotrope, mettent des notes vives partout.

Après une course précipitée au milieu de ce paysage enchanteur, nous aboutissons à l'hôpital indigène tenu par les Pères du Saint-Esprit. L'un d'eux nous donne quelques détails sur ce qui a été fait ici au point de vue religieux. Les missionnaires catholiques sont établis au Gabon depuis cinquante ans. C'est principalement à Libreville que leur influence

s'est manifestée. Les Pères du Saint Esprit y ont fondé un internat pour 150 jeunes garçons nègres et métis et desservent également un hôpital à l'usage des indigènes mâles. A leur tête est Mgr Adam, qui a le rang de vicaire apostolique. Les missionnaires du Gabon sont aujourd'hui au nombre de vingt-sept. A ce nombre il faut ajouter quelques Sœurs de l'Immaculée Conception qui dirigent également un internat et un hôpital pour les femmes indigènes.

Les jeunes gens qui sont élevés dans ces internats en sortent à l'âge de dix-huit ans et se marient généralement entre eux. Puis ils retournent dans leurs tribus respectives, à la différence de ce qui se passe au Congo belge, où les missionnaires s'occupent à former des villages chrétiens. Les résultats obtenus jusqu'à présent au Gabon par les missionnaires catholiques sont assez peu satisfaisants, mais il faut, je crois, tenir compte de l'état très peu avancé de cette colonie, à laquelle la mère-patrie semble n'accorder encore qu'une très mince attention. Il est vrai que les habitants du Gabon, sans distinction de couleur, sont citoyens français et participent, à ce titre, aux bienfaits du suffrage universel!...

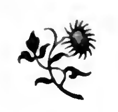


Un calcul erroné de la marche de notre steamer nous a fait dépasser le 1er juillet la colonie portugaise de Cabinda. Dès le point du jour le navire rebroussait chemin, et vers neuf heures nous nous arrêtions devant le port de Cabinda. La vue de la côte est peu intéressante. Sur une étendue assez considérable de brousse coupée çà et là de masses de verdure,

se détachent les toits blancs de quelques factoreries. Dans le fond, de légères ondulations boisées s'élèvent en croupes bleuâtres au-dessus de l'horizon. Le gouverneur du Congo portugais, M. Leitao Xavier, invité de la Compagnie du chemin de fer, se rend à bord en grand uniforme, accompagné de plusieurs officiers



en tenue et d'un secrétaire civil en habit et chapeau de soie. Ce déploiement inusité de vanité patriotique et l'air sérieux de tous ces braves gens sanglés dans leurs uniformes marrons galonnés d'or, prête un peu à rire sous une latitude aussi élevée. Mais ces détails font de l'impression sur l'indigène et contribuent, peut-être plus qu'on ne croit, à relever à ses yeux le prestige du blanc.





De Cabinda à Banane

1er juillet

Et maintenant, en route pour le Congo!

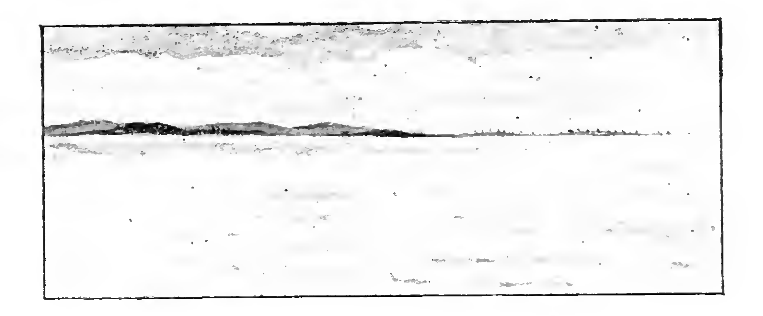
Depuis Cabinda, nous ne perdons plus de vue la côte d'Afrique : pendant toute la matinée nous longeons des bancs ininterrompus de falaises roses coupés seulement de temps en temps par une maigre végétation. Des colonnes de fumée qui s'élèvent de la côte, nous avertissent que les incendies périodiques de la brousse ont commencé à l'intérieur des terres.

L'Atlantique a perdu depuis ce matin sa belle couleur bleue et roule dans ses flots calmes le limon jaune foncé que les eaux du Congo y projettent avec une force encore inconnue. Le ciel est terne comme l'océan; l'ensemble du paysage est mortellement triste.

Vers deux heures, on nous signale l'embouchure du Congo.

Ce n'est encore qu'une simple ligne grise sur l'horizon et cependant cette vue fait accourir tout le monde sur le pont et met dans les regards un éclair de satisfaction. L'on m'accusera peut-être de faire du sentiment, mais je peux assurer qu'en ce moment

les cœurs ont battu un peu plus vite qu'à l'ordinaire, à l'idée que cette perspective lointaine nous représentait en quelque sorte une seconde patrie et qu'en foulant tantôt cette terre encore à peine estompée, nous serions « chez nous ».



Rapidement, l'*Albertville* franchit les quelques milles qui nous séparent de l'entrée du fleuve. La côte se montre à nous déjà plus distincte. Quelques maisons profilent au pied des falaises leurs blanches silhouettes. C'est la station de Moanda, dont on aperçoit, à l'aide de jumelles, les deux établissements religieux, celui des Pères de Scheut et celui des Sœurs de la Charité de Gand. A mesure que nous nous rapprochons du fleuve, la côte nous apparaît plus verdoyante et ses escarpements rocheux se couvrent de cocotiers et de palétuviers que l'éloignement revêt de teintes grises. Semblables à deux sentinelles chargées de garder l'entrée du fleuve, la pointe de Banane et la pointe Shark se détachent sur l'horizon en lagunes effilées; elles appartiennent l'une au Congo belge, l'autre au Congo portugais et se font face l'une à l'autre. Entre elles passe le fleuve majestueux, large, à cet endroit, de treize kilomètres.

Elle est incomparablement grandiose, cette arrivée au Congo entre deux rives aux courbes sévères, couvertes d'une végétation sombre, presque noire. Le pays est fort plat; à peine quelques ondulations dépassent-elles la ligne d'horizon. Toutefois, ce paysage vit; un bon nombre de pirogues sillonnent



La Pointe de Banane

le fleuve depuis que nous sommes en vue; plusieurs navires stationnent près de la rive droite, et parmi eux est le *Coomassie*, dont l'arrivée au Congo a précédé la nôtre de peu de jours; steamers et pirogues sont gaiement pavoisés à l'occasion du treizième anniversaire de la fondation de l'Etat Indépendant.

Voici enfin la pimpante Banane, dont les factoreries aux toits éclatants de blancheur émergent gaiement d'une épaisse végétation de cocotiers. Battue d'un côté par les vagues de l'océan, de l'autre par les flots du Congo, la pointe de Banane n'est qu'une lagune, si étroite, à son origine, qu'il semblerait qu'un coup de mer dût l'emporter aisément. Aussi, chaque année, d'importants travaux de consolidation des rives sont-ils nécessaires, et l'on parle même très sérieusement d'abandonner cet emplacement, qui a, d'ailleurs, perdu aujourd'hui beaucoup de son importance. Toutefois, ce n'est pas sans émotion que

nous nous apprêtons à fouler cette partie du continent congolais, qui a été pour tant de nos compatriotes le point de départ d'une carrière glorieuse, et qui fut aussi, pour beaucoup d'entre ces vaillants pionniers, le lieu où la mort les frappa, tandis qu'ils rentraient de leurs campagnes. C'est avec émotion encore que nous contemplons le modeste cimetière des blancs, situé contre la rive et vers lequel nous transportent les pirogues indigènes qui ont accosté à l'*Albertville* pour nous mener à terre. Nous débarquons tout à côté de ce dernier séjour des héros congolais, et notre premier regard, en mettant pied à terre, est pour ces tertres infimes et ces croix de bois, — monuments funéraires simples, mais combien glorieux, — irrégulièrement semés sous le berceau gracieux et triste des cocotiers. Au nombre de ceux qui dorment ici de leur dernier sommeil est le fils du général Daelman, et c'est un touchant spectacle que celui de ce père venant déposer sur cette tombe une simple croix de fer.

Pendant une couple d'heures, nous nous laissons aller à une délicieuse flânerie sous les ombrages de Banane, nous dirigeant au hasard, suivant qu'une allée de cocotiers, une clairière bordée de palétuviers ou un groupe de baobabs géants attire nos regards et nos pas. Un grand calme règne dans cette presqu'île, qu'on ne peut mieux comparer qu'à un vaste cimetière. Les indigènes sont rares dans cette partie extrême de la pointe. Il semble que la population blanche, elle aussi, ait une tendance à s'en retirer. Diverses factoreries, auprès desquelles nous passons, paraissent inhabitées; quelques-unes sont même en état de délabrement.

Très remarquables, toutefois, sont les installations de la maison hollandaise *Handels Vennootschap*. C'est très propre, très vaste, presque élégant à force de bonne tenue; les bâtiments, surélevés de terre, sont entourés de jardins anglais dessinés au cordeau, et des employés, corrects dans leurs vêtements blancs,



Baobabs.

se promènent sous les cocotiers, prenant l'air frais du soir.

La nuit tombe en peu d'instants et nous force à regagner notre steamer, où nous arrivons lorsque l'obscurité a déjà mis un voile sur toutes choses.

Ce soir, au dîner qui a lieu à bord de l'*Albertville*, le colonel Thys porte en termes élevés la santé du Roi, promoteur de l'œuvre congolaise, et rappelle que cette œuvre fut définitivement constituée il y a treize ans par la fondation de l'Etat Indépendant. Les passagers de l'*Albertville* font une ovation pro-

longée au Roi-Souverain et tous les verres se lèvent au cri de : Vive le Roi!

La soirée nous retrouve accoudés au bastingage du steamer et en contemplation devant le plus reposant des paysages. C'est encore la pointe de Banane qui en fait tout l'attrait, mais, cette fois, noyée dans la pénombre d'une admirable nuit claire, sous les blancs rayons de la lune. L'étroite bande noire de la presqu'île, les palmes inclinées des cocotiers, les toits argentés des habitations se détachent dans le ciel étoilé avec des finesses de ton infinies et se réflètent avec la même précision dans les eaux du fleuve, aussi calme qu'un lac. La netteté des contours, la douceur, le fondu des teintes et, surtout, la simplicité de ce décor de rêve sont tels, qu'on ne peut en détacher le regard. Durant de longues heures nous considérons avec une réelle émotion Banane revêtue de son manteau de nuit; aucun bruit ne vient troubler le charme pénétrant de cette première soirée passée dans l'estuaire du Congo; les conversations elles-mêmes se font discrètes et, par suite, plus intimes. La beauté silencieuse de cette nuit est de celles qui vous envahissent tout entier; devant elle on ne peut qu'admirer et se taire...





De Banane à Matadi — Boma

2 juillet

MON impression, en arrivant ce matin sur le pont de l'*Albertville*, en route pour Boma, a été très forte, parce que, sans transition, je passais d'un Congo presque maritime, aux horizons vastes et insondables, à un Congo sinueux, tropical, bordé



sur les deux rives d'une végétation étincelante, de roches aux tons fauves, de prairies très vertes, le tout éclairé par une lumière vive, si forte que les reliefs en sont supprimés et qu'on navigue littéralement entre deux murailles de verdure. Les palétuviers baignant dans le fleuve, les cocotiers et les bananiers, les fougères arborescentes et les lianes se mêlent en des fourrés inextricables, dont le coloris est seulement

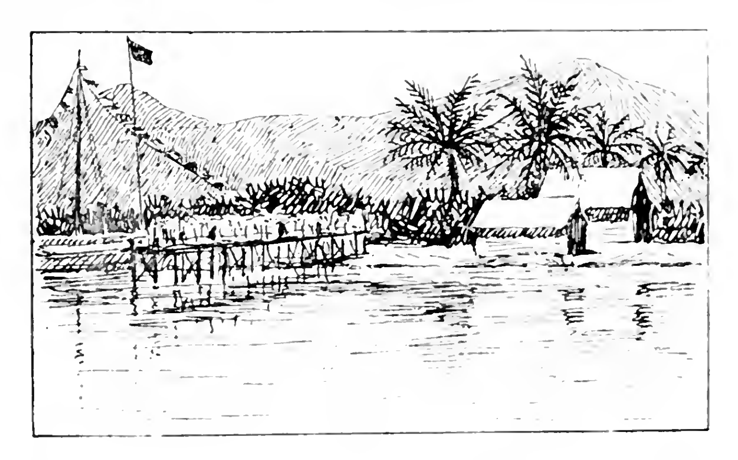
trop ardent et d'un vert trop uniforme. Plus loin, les fourrés se font moins denses, les teintes plus atténuées et... plus supportables, et l'œil se repose sur des prairies marécageuses où poussent des baobabs aux troncs gris pâles. Le fleuve forme en cet endroit un très grand nombre d'îlots et quand on voit ses eaux jaunes s'enfuir entre les champs de roseaux et se perdre dans les lointains gris, on se sent pris d'un grand désir de séjourner ici et de refaire le voyage que Picard entreprit en pirogue sur les bras du Congo.

Puis, la verdure se fait plus rare encore. Le fleuve s'élargit et devant nous s'estompe en tonalités bleues très pâles la crête des collines qui s'échelonnent jusqu'aux Monts de Cristal. Nous laissons à notre gauche l'île de Mateba et ses immenses pâturages, où sont parquées actuellement plus de trois mille têtes de bétail. Sur de vastes bancs de sable blanc, nous cherchons en vain des crocodiles et des hippopotames. Des troncs d'arbres morts ou des rochers dont émergent les pointes noires nous donnent de temps à autre des émotions que le lecteur comprendra; car, qu'est-ce que le Congo sans les crocodiles et les « hippos »? Mais hélas! nos bonnes volontés restent sans récompense et les jumelles qu'avec obstination nous braquons sur les rives nous révèlent un Congo absolument banal, tout au moins en ce qui regarde la faune.

Le fleuve décrit une courbe autour d'une protubérance rocheuse appelée la *Roche fétiche*, autrefois l'objet de la vénération superstitieuse des Bakongos, qui adoraient en elle une divinité terrible; puis nous entrons dans une espèce de lac formé par les eaux

du Congo. Au fond, se détachant sur les montagnes violettes, un amphithéâtre de maisons blanches : c'est Boma.

Des divers sentiments qui m'ont agité au moment de l'arrivée à Boma, le principal est l'étonnement,



je devrais dire la stupeur. Une véritable capitale que cette jeune cité sortie de terre en l'espace de treize années. Rien de l'aspect hâtif, provisoire, de Dakar et de Libreville, rien non plus du pittoresque délabrement de San Thomé et de Funchal; c'est bien une ville que nous avons sous les yeux, avec son pier de débarquement, son quai d'accès bien installé, où se trouve amarrée toute une flotille, ses voies de communication régulièrement tracées et bordées de maisons bâties à l'européenne. Le soleil, un éclatant soleil des tropiques, met dans Boma un air de fête : il dore le sable jaune des allées, fait resplendir la verdure des cocotiers et étinceler les toits blancs des maisons. Les drapeaux belges et congolais flottent partout; les bateaux petits et grands

ont arboré de gais pavois, et le pier se couvre de monde à notre approche, je pourrais même dire qu'il est noir de monde, car les trois cents blancs qui sont là pour nous recevoir ont revêtu pour la circonstance l'habit ou l'uniforme bleu foncé du Congo.

C'est un véritable triomphe que notre débarquement à Boma, au milieu de cette affluence de monde et au son de la musique entraînante d'un orchestre congolais. A bord du steamer, officiers, diplomates, délégués des puissances ont revêtu leurs brillants uniformes, et tous ces ors qui scintillent ne peuvent qu'impressionner très favorablement les noirs et leur donner une haute idée du gouvernement de Boula-Matari, leur souverain. Je n'en dirai pas autant de l'habit de soirée qu'on a prescrit aux simples pékins; et certes, plus d'un congolais aura trouvé étrange de nous voir débarquer sur le continent africain dans un accoutrement aussi incommode qu'anti-esthétique.

Le vice-gouverneur, M. Fuchs, qui remplit en ce moment les fonctions de Gouverneur-général de l'Etat, nous souhaite la bienvenue à notre arrivée sur le pier; de cordiales poignées de mains sont échangées de part et d'autre et, escortés de tout ce que Boma compte de blancs, nous nous dirigeons par la grande allée des cocotiers qui relie Boma-Beach à Boma-plateau. A nos côtés, les troupes indigènes des camps de Boma, de Zambi et de Chinkakassa, rangées sur deux files impeccables dans leur rectitude, montent la garde et présentent les armes avec une précision merveilleuse. Ce sont de beaux hommes, grands, bien faits, au type martial, aussi impassibles dans leur attitude que ces belles statues que nous

admirions l'an dernier à Tervueren. Le pantalon et la vareuse de toile bleue avec passementeries, fez et ceinture rouges dessinent admirablement leurs proportions élégantes. Le général Daelman passe la revue des troupes, qui, au nombre de sept cents hommes, défilent pendant près d'un quart d'heure devant nous sous les ordres du capitaine Deuster, commandant du fort de Chinka.

Après les forces régulières, c'est le tour des enfants de troupe de la colonie scolaire de Boma; ils sont là cent cinquante environ, dont les plus âgés seulement armés de fusils : de véritables soldats, ces bons hommes, dont la plupart n'ont eu qu'*un mois et demi* d'instruction; à les voir défiler crânement dans leur uniforme bleu, à parements jaunes, plus d'un de nos jeunes officiers, revoyant en souvenir nos piou-piou de Belgique, établit des comparaisons qui ne sont pas au désavantage des congolais.

Il n'y a d'ailleurs pas lieu de trop s'étonner de la bonne tenue de ces jeunes troupes. Le congolais est guerrier au fond de l'âme. Avant que la souveraineté de notre Roi fût reconnue dans l'Afrique centrale, la grande majorité des tribus congolaises vivait en état de guerre, chacun s'efforçant d'écraser son voisin. De là, un penchant extraordinaire chez l'indigène pour les batailles, les armes à feu et les institutions militaires en général. Profitant de ces dispositions naturelles, l'Etat Indépendant institua les colonies scolaires de Boma, de Bangala et de Nouvelle-Anvers. On y envoie les enfants indigènes abandonnés, orphelins ou arrachés aux traitants Arabes. Le but de ces colonies est de donner à ces enfants une instruc-

tion religieuse, puis, suivant les aptitudes de chacun, un enseignement intellectuel, militaire ou professionnel; en d'autres termes, les enfants sortant de ces établissements doivent être à même d'exercer un métier ou une fonction rentrant dans un de ces ordres d'idées.

L'enseignement est donné entièrement par les missionnaires; seul l'exercice militaire est dirigé par un sous-officier de la force publique placé sous les ordres des Pères. La colonie se décompose généralement en deux grandes divisions. La première comprend les élèves dont la destination définitive est déjà réglée et qui reçoivent l'instruction classique, militaire ou professionnelle. La seconde division est composée des élèves moins avancés, moins connus ou plus bornés : on y incorpore les nouvelles recrues. Après un séjour qui varie de trois à six ans, les enfants sont classés, d'après leurs aptitudes, en plusieurs catégories. La colonie en choisit un cinquième, dont elle garde la libre disposition : elle fait poursuivre à quelques-uns leurs études dans une mission; elle procure aux autres une occupation, les marie et les établit dans des villages chrétiens. Une seconde partie fournit des artisans, des travailleurs ou des employés aux stations de l'Etat. Une troisième partie, la plus nombreuse, est dirigée sur les camps d'instruction et versée ensuite dans les compagnies de la force publique. Les plus capables d'entre ces derniers sont assurés d'un grade dans l'armée indigène et commandent aux simples soldats. L'Etat s'efforce, dans la mesure du possible, de les envoyer dans des postes occupés par des missionnaires catholiques.

Avec plaisir nous constatons que la partie musicale

n'a pas été négligée par les Pères de Boma : pendant tout le défilé des troupes, un orchestre congolais, recruté dans la colonie scolaire, joue des marches entraînantes que dirige un frère de Scheut.

Nous devons marcher aujourd'hui de surprise en surprise. Après la revue des troupes, nous partons en tram à vapeur pour Boma-plateau, siège du gouvernement local et de la mission des Pères de Scheut. A me sentir rouler sans heurts ni cahots pendant les dix minutes qui nous séparent de la ville supérieure, j'aurais pu me croire installé dans le meilleur de nos vicinaux belges, n'avaient été les champs de bananiers que traverse la voie et les silhouettes des baobabs et des palmiers qui couronnent les hauteurs. Nous gravissons des pentes assez fortes et quittons le tramway à son point terminus. Celui-ci sera prolongé sous peu à l'intérieur de la grande forêt du Mayombe, située au nord de Boma et encore presque inexploitée aujourd'hui.

L'église de Boma est située sur une élévation de peu d'importance où elle émerge de bosquets d'acacias. Ce n'est pas une cathédrale, loin de là ; mais ses murs de zinc repoussé, sa toiture grise et le modeste clocher qui la surmonte en disent plus long que bien des temples magnifiques. Cette église est la première qui fut élevée au Congo, alors que, sur les instances du Roi, les missionnaires de Scheut arrivaient ici en 1887.

A la fondation de cette mission de Boma sont rattachés de bien touchants souvenirs. C'est d'ici, en effet, que, depuis 1887, ont été dirigés sur l'intérieur ces admirables prêtres et ces femmes non moins

dévouées qui toutes mériteraient de s'appeler Sœurs de Charité : véritables pionniers de la civilisation, dont le rôle a consisté non seulement à étendre l'empire de la religion parmi les noirs, mais encore à seconder les efforts de l'Etat Indépendant en lui préparant les voies d'une manière toute pacifique.

L'importance de ce rôle a d'ailleurs été comprise par l'Etat du Congo et par ses agents. L'Etat protège les missionnaires et les aide de tout son pouvoir dans leur propagande; même, il leur demande dans bien des cas leur concours, comme il l'a fait en les appelant dans les colonies scolaires.

D'autre part, d'une façon générale, les blancs entretiennent avec les missionnaires des rapports plus que cordiaux, souvent des relations d'amitié; les uns et les autres se sentent solidaires d'une cause qui est au fond la même. Et, est-il besoin de le dire, le prêtre exerce souvent sur les blancs une influence profonde. Ces derniers apprennent à le connaître, car ils sont compagnons des mêmes événements, des mêmes dangers, des mêmes joies; le contact du prêtre provoque tout d'abord l'étonnement chez ces hommes, qui souvent se sont tenus éloignés des pratiques religieuses mais qui ne sont pas généralement hostiles à la religion. Ils ne peuvent en croire leurs yeux à la vue du dévouement et de l'abnégation dont font preuve les missionnaires; puis ils se prennent à les admirer, ils découvrent en eux des héros, des civilisateurs hors ligne. « Voilà des curés comme il les faudrait, tous! » me disait un vieil africain, en parlant de l'abbé D'Hooghe, curé de Matadi, et de cet excellent M. Buysse, dont tous, à bord, ont

su apprécier le grand cœur, la simplicité et aussi la finesse... Et quand survient pour l'exilé volontaire du continent mystérieux, une de ces « mauvaises passes » au bout de laquelle il entrevoit la possibilité de la fin prochaine, oh! alors, il ne se contente plus d'admirer en silence le missionnaire, il l'appelle près du lit sur lequel le cloue une implacable fièvre et il règle avec lui les grands comptes...

L'on me dira peut-être que j'ai vu tout cela sous de bien belles couleurs et que beaucoup de nos africains sont loin d'être des saints à mettre en niche. C'est vrai : il en est qui se proclament mécréants; même quelques-uns paraissent s'en faire un point d'honneur. Mais qu'un séjour au Congo soit pour eux une sorte de cure spirituelle, surtout quand le grand voyage est proche, — celui dont on ne revient jamais, — voilà ce que m'ont affirmé les divers missionnaires que j'ai rencontrés au Congo. « Pendant les quatre ans de mon séjour à Matadi, me dit M. le curé Buysse, je n'ai jamais vu un blanc refuser les secours de la religion. » Quant au Père D'Hooghe, il détient, je crois, le record de la conversion, celle d'un mécanicien belge du chemin de fer qui, sur son lit de mort, lui avait demandé de le baptiser!

Enfin, outre la protection et l'appui qu'il accorde à la personne des missionnaires, l'Etat, dans les grandes occasions, aime à rendre un hommage officiel et public à la religion. C'est ainsi qu'hier encore, un *Te Deum* devait être célébré en grande pompe dans l'église de Boma, à l'occasion du treizième anniversaire de la fondation de l'Etat Indépendant. L'*Albertville* n'ayant pu arriver ici que le 2 juillet, le Gouverneur général

voulut bien retarder jusqu'aujourd'hui la cérémonie.

Vers onze heures nous entrons à l'église, ayant à notre tête M. Fuchs et tous les agents supérieurs de l'Etat. L'intérieur de la chapelle est très simple; mais les drapeaux et les palmes qui la décorent donnent un air de fête aux murs blancs et rendent presque joli le maître-autel en mauvais gothique. C'est M. l'abbé Wolters, curé de Boma, qui officie. Le magnifique chant sacré qui s'élève vers la modeste voûte, mêlé à la fumée bleuâtre de l'encens, fait naître dans tous les cœurs une vive et légitime émotion. On se reporte par la pensée au temps où, à ce même endroit, il n'y avait que bancs de sables arides et forêts mystérieuses et, en voyant le progrès accompli en treize années, le *Te Deum laudamus* vient sur toutes les lèvres, résonne au fond de tous les cœurs, dans un élan spontané de reconnaissance.

Au jubé, les enfants de la colonie scolaire chantent de leurs voix un peu rudes, mais très justes, les répons de l'hymne entonné à l'autel. Le timbre étrange de leurs intonations donne au *Te Deum* un cachet nègre qui est bien de circonstance. J'en ai vu plusieurs sortir de là tout remués et les larmes aux yeux.

Aussitôt après la cérémonie religieuse, nous rentrons à l'*Albertville*. Trajet en tramway, coup d'œil rapide sur Boma, embarquement des quelques nouveaux passagers qui feront avec nous le voyage du Stanley-Pool, tout cela ne prend guère plus d'une demi-heure. Avec regret nous disons adieu à Boma à peine entrevue, mais le temps presse, car le colonel Thys a décidé d'arriver ce soir à Matadi.

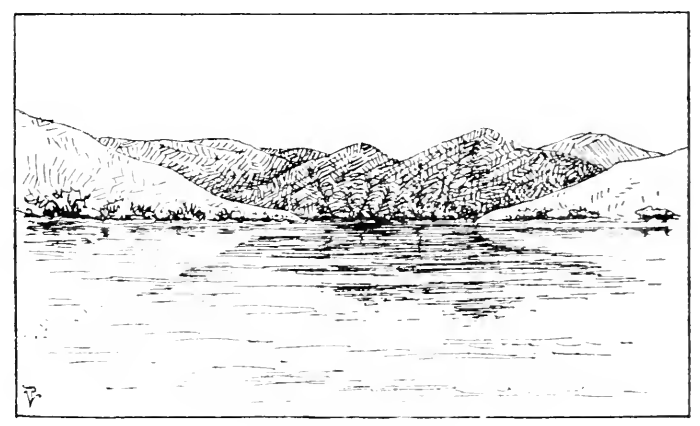
M. Fuchs et plusieurs notabilités de l'Etat du

Congo prennent place avec nous sur l'*Albertville*. Le steamer présente une animation extraordinaire, les uns ayant retrouvé ici d'anciens amis, les autres s'occupant à lier connaissance avec les nouveaux arrivés. Très sympathique, le gouverneur général : un grand et bel homme dans la force de l'âge, à tournure mâle et aristocratique; une tête fine, intelligente, dont la physionomie est concentrée surtout dans les yeux; ce n'est pas un gouverneur militaire comme l'était son prédécesseur, le colonel Wahis, mais avant tout un diplomate, un administrateur prudent et énergique. M. Fuchs est resté, au surplus, l'homme du monde, élégant et artiste, qu'il était avant son départ pour le Congo. Esthète dans toute la force du terme, il a su se maintenir absolument « dans le courant » en fait d'art et de littérature.



Quatre-vingts kilomètres séparent Boma de Matadi. La marche du steamer est lente en remontant le fleuve; nous n'en sommes que mieux à même d'admirer le paysage qui se développe sur les deux rives. Les montagnes qui entourent Boma s'élèvent progressivement et se resserrent au point de réduire à cent mètres la largeur du fleuve. Ce sont tantôt des

rochers sévères, aux teintes grises ou brunes, contreforts puissants que recouvre par endroits une maigre végétation de palmiers; ce sont surtout de vastes étendues de brousse dorée, à reflets fauves. Ce paysage ne me rappelle rien de ce que j'ai vu ailleurs. Ces rives sont infiniment plus grandioses, plus sauvages que celles de la vallée du Rhin, auquel on a parfois comparé le Congo. Ici, les montagnes sont découpées en crêtes bizarres et laissent voir entre leurs vallonnements des lointains lumineux délicatement teintés d'ombres bleues et violettes; leur couleur est surtout stupéfiante, lorsque le soleil de quatre heures les fait resplendir de ses feux et les embrase comme dans un vaste incendie. Entre ces parois étincelantes le



Le Chaudron d'Enfer

Congo précipite ses flots tumultueux et se déplie en des courbes immenses; à certains moments, on se croirait au centre d'un lac fermé de toutes parts et l'on ne découvre une issue que lorsque le steamer s'y engage. De temps à autre, presque au ras du

fleuve, la tache blanche d'une factorerie s'isole dans la brousse.

Une dernière courbe et nous voici dans le Chaudron d'Enfer, cirque d'une beauté tragique, aux énormes murs rocheux et nus descendant à pic dans le fleuve : un véritable décor d'opéra de Wagner, où le soleil, près de son déclin, met de grandes ombres noires pleines de mystère. Puis, sans transition, tandis que le ciel se colore en rose derrière les montagnes, nous voyons se dessiner à notre droite les maisons de Matadi.

Bâtie entièrement sur le roc, Matadi s'échelonne entre deux monts escarpés. Comme le contrefort auquel elle s'appuie est lui-même très raide, les maisons sont construites les unes au-dessus des autres et l'on peut embrasser toute la ville d'un seul coup-d'œil, depuis les installations du port jusqu'à la villa du directeur du chemin de fer, tache blanche perdue dans la hauteur. Tandis que l'*Albertville* s'avance majestueusement vers une magnifique jetée de 75 mètres, nous dévorons des yeux Matadi. Vue du bateau, c'est une ville européenne, trop européenne même, à cause de ses maisons régulières et carrées, à cause surtout du manque presque absolu de végétation.

Tout l'espace est occupé par des habitations privées, des comptoirs, des magasins, des cafés, etc. Dans le haut, dominant la ville, l'église et la mission de l'évêché de Gand; devant nous une suite de grands bâtiments à l'aspect solide, industriel : ce sont les installations du chemin de fer, les ateliers de construction et de réparation, la gare, les entrepôts. Un panache de fumée, le cri strident d'une sirène...; je

ne me trompe pas, c'est un train de marchandises qui pesamment s'ébranle et quitte la gare en accélérant son allure. Des hurrahs retentissent de toutes parts à cette vue.

Il faut renoncer à décrire l'enthousiasme que provoque chez tous les passagers cette cité merveilleusement installée. On reste sans mot dire devant la grandeur de l'effort réalisé ici, et l'on admire en silence... Est-il croyable que ce travail de géant — cette ville entière et la voie ferrée qui la relie au Pool — soit l'œuvre de huit années seulement? En 1890, il n'y avait ici qu'un rocher nu et presque inaccessible et une gorge occupée par des marais malsains; le colonel Thys logea sous la tente lorsqu'en 1887, il débarqua à Matadi avec les douze ingénieurs qui composaient la première brigade d'études. Quand on considère ce qu'il a fallu d'énergie et de volonté pour arriver en aussi peu de temps à un résultat aussi considérable, on se sent fier d'appartenir à un peuple qui a fait de si grandes choses!

L'obscurité est presque complète quand l'*Albertville* accoste au pier de Matadi. Une foule nombreuse nous acclame à l'arrivée, car l'inauguration du chemin de fer est un événement pour les habitants de la jeune cité, sortie de terre à mesure que la voie développait vers le Pool son ruban d'acier.

Il est trop tard pour arpenter ce soir les rues de Matadi. Un banquet, au cours duquel MM. Fuchs, Thys et Daelman prennent la parole, a lieu à bord de l'*Albertville*. Signalons, parmi les convives, les ingénieurs Goffin, Paulissen et Cito, qui ont séjourné jusqu'aujourd'hui en Afrique pour le complet achève-

ment des travaux de la ligne. Après le banquet, un feu d'artifice est tiré sur la rive du fleuve et il y a grande illumination de la ville. L'aspect de Matadi éclairée aux feux de bengale et par d'innombrables lampions, est féérique. Dans la nuit, le Matadi sérieux s'est effacé pour faire place à une sorte de Matadi-kermesse, qui n'a, faut-il le dire, plus le moindre cachet africain. Seuls les cordons de lumière apparaissent comme autant de serpents de feu, tandis que, près de la rive. les fusées éclatent dans l'air avec bruit et retombent en pluies étincelantes ou en palmiers artificiels... et cela dans le pays des palmiers! Franchement, j'aimais mieux la soirée passée devant Banane.

Pour clôturer la fête, un concert nègre, accompagné de danses tout à fait remarquables, a eu lieu sur le pier. Ce sont les ouvriers du chemin de fer, Sénégalais, Sierra-Leonais et Accras, qui ont tenu à célébrer l'achèvement de la voie ferrée, en donnant une sérénade à la direction du chemin de fer. Groupés par nationalités, ils s'élancent sur le pier au pas de course jusque tout contre l'*Albertville*, portant des torches, des drapeaux, des transparents où se lisent des « *Welcome* » et des « *Vive Léopold* ». Ils s'ébranlent d'abord d'un mouvement lent, à peine perceptible, en s'accompagnant sur un rythme très prononcé, toujours le même, s'éloignent ensuite pendant quelques instants, puis, revenant à la charge, ils accélèrent le mouvement de la danse, et s'accompagnent de la voix. Ils se mettent alors à tourner avec une véritable frénésie, se démènent comme des démons, quittant leurs habits et s'excitant jusqu'à épuisement de forces.

L'un d'eux, qui dirige la danse, pousse des modu-

lations sauvages que tous les autres répètent après lui. La vive lumière des torches éclaire d'un éclat sinistre les figures grimaçantes et les torses à demi-nus. Quand un groupe est fatigué, il cède la place à un autre... Cela dure jusqu'onze heures environ. Après quoi le silence se fait, les différents cortèges rentrent chez eux, et l'on peut suivre quelque temps encore dans la montagne les torches qui mystérieusement se suivent à la file en décrivant des zigzags et se perdent dans la nuit. Les lampions de Matadi s'éteignent lentement. Les feux de bengale perdent de leur éclat. En dernier lieu, brille sur la hauteur l'éclat rouge d'un vaste foyer : c'est le calvaire de la mission, illuminé par les soins des Pères, et longtemps encore on l'aperçoit dominant de ses bras étendus la ville endormie.





Matadi

3 juillet

Un jour de liberté nous est donné pour visiter Matadi. Dès l'aurore, nous nous dispersons dans la jeune cité. Une grande animation règne partout, car c'est jour de marché. La place principale est bondée de toute une population indigène aux pagnes bariolés, qui se livre avec ardeur à de multiples petits commerces d'étoffes, de nattes de joncs, de perles, d'aliments de tout genre. De nombreux casques blancs circulent dans cette foule grouillante. Même animation dans les comptoirs et dans les factoreries, au bureau de poste, dans les cafés; car Matadi compte déjà plusieurs cafés... Toutes ces constructions sont sur pilotis et ont un cachet de choses définitives, confortables; la plupart d'entre elles sont en tôle; la brique est cependant employée pour quelques bâtiments. Jusque très haut dans la montagne s'étagent les mêmes maisons grises, uniformément revêtues de toits blanchis à la chaux et reliées entr'elles par des sentiers pierreux très escarpés. Et le soleil, qui gaiement rayonne sur les toitures chaulées et met dans les enfoncements des ombres crues, donne un aspect étrangement pittoresque aux rues tor-

tueuses, irrégulièrement bordées de maisons carrées et modernes.

A neuf heures, une messe solennelle d'action de grâce dite par M. l'abbé D'Hooghe, curé de Matadi, réunit les passagers de l'*Albertville*. La mission de Matadi est admirablement installée. Les bâtiments sont construits en briques et se distinguent par leur élégante simplicité. L'église a même une fort jolie décoration intérieure. Pendant la messe, M. D'Hooghe prononce une allocution remarquable pour remercier et féliciter le colonel Thys; il appelle les bénédictions du Ciel sur lui et sur le chemin de fer.

Trois prêtres du diocèse de Gand, MM. D'Hooghe, Janssens et D'Haeze, sont actuellement attachés à l'« Œuvre de Matadi ». Comme on le sait, cette œuvre comprend les missionnaires envoyés au Congo par l'Evêché de Gand, pour subvenir aux besoins du personnel du chemin de fer et des habitants de Matadi.

C'est le comte Hippolyte d'Ursel, administrateur de la ligne, qui prit l'initiative de l'œuvre. Lui-même me racontait un jour comment il y fut amené. Les premiers travaux du chemin de fer avaient coûté la vie à un grand nombre d'employés blancs et d'ouvriers noirs; d'autres, pris de fièvres ou d'insolations, s'étaient vus presque privés de soins; enfin, les secours religieux avaient fait défaut aux ingénieurs, aux surveillants et aux sénégalais catholiques. Cette situation tourmentait M. d'Ursel.

Il s'en fut trouver l'évêque de Gand, lui exposa ses incertitudes et lui demanda d'envoyer au chemin de fer des prêtres de son diocèse. Mgr Stillemans

accepta ; mais il fallait, pour installer une mission, trouver 50,000 francs. Le comte d'Ursel se mit en campagne. Quelques jours plus tard, la somme était réunie, trois missionnaires étaient prêts à partir ; en 1892, MM. Buysse, D'Hooghe et Janssens s'embarquaient pour Matadi.

Dès leur arrivée à terre, ils se mettent à l'œuvre et se partagent la besogne. M. Buysse est envoyé au chemin de fer et suit pas à pas les travailleurs. Ses compagnons élèvent la résidence et l'église de Matadi et se préoccupent aussi d'installer sur le plateau de Kinkanda, à peu de distance de la ville, un hôpital à l'usage des blancs. Aujourd'hui que le chemin de fer est achevé, deux pères desservent Matadi, et le troisième, le père D'Haeze, a la direction de Kinkanda. Quoique résidant au Congo, ils restent soumis à la juridiction de Mgr l'évêque de Gand ; celui-ci, de son côté, entretient ses missionnaires au point de vue financier.

C'est un véritable plaisir que d'entendre le P. D'Hooghe nous parler de sa mission, de ses déceptions, de ses espérances. Sa parole chaude et colorée, le regard vif de ses yeux, trop enfoncés hélas! sous sa chevelure noire, le feu de sa physionomie minée par les privations et par la fièvre, donnent à sa conversation je ne sais quel charme particulier qu'il est impossible de rendre. On sent vibrer en lui l'homme d'action et surtout l'enthousiaste, et, tout naturellement, ceux qui l'entendent lui sont conquis...

Avec lui nous visitons la bibliothèque de la mission, riche de six mille volumes français, flamands, anglais,

allemands, suédois; de nombreuses revues et tous les grands journaux européens y parviennent. L'abonnement est d'un franc par an et les livres sont mis à la disposition de tous ceux qui les demandent en lecture, entre Boma et Léopoldville. Signalons encore, parmi les œuvres dues à l'initiative des missionnaires de Matadi, une école d'adultes pour les noirs, de création toute récente, mais dont les rapides progrès promettent une riche moisson, et aussi l'organisation des services religieux à l'hôpital des ouvriers noirs du chemin de fer.



Sur une hauteur dominant Matadi, à quelques minutes de la mission, s'élève, au milieu d'une brousse désolée, le cimetière des blancs. C'est pour moi un vrai pélerinage que cette visite, entreprise avec quelques-uns, au modeste lieu de repos où dorment tant de belges morts victimes de leur dévouement : là furent mis les derniers restes d'un de mes meilleurs amis, Albéric Poullet. Ingénieur de l'Etat Indépendant, il fut frappé par la fièvre, en 1896, au moment où il s'apprêtait à rentrer en Belgique, après un terme de trois ans. Quelques jours plus tard, il mourait entre les bras du P. D'Hooghe, terminant inopinément une carrière qui s'annonçait brillante et pendant laquelle il avait donné à tous l'exemple d'une vie chrétienne, d'un courage et d'une activité admirables.

C'est avec émotion que je m'agenouille devant la croix de pierre qui rappelle son souvenir, à la différence de la plupart des autres tombes : simples tertres, à peine surélevés de terre et portant seulement

des numéros d'ordre cloués à des pieux de bois. Sans doute, ces numéros correspondent à un catalogue des habitants de ce funèbre séjour; ou bien peut-être sont-ils là pour rappeler aux passants que nous sommes tous égaux devant la mort....



Je consacre les quelques heures qui me restent à une courte visite à l'hôpital de Kinkanda.

L'hôpital est établi sur un plateau élevé et très salubre, à trois quarts d'heure de Matadi. La route qui y mène monte presque tout le temps à travers de vastes étendues d'herbes roussies par le feu et semées de rochers. De végétation, il n'y en a pas, à proprement parler, sauf dans les enfoncements où coule un ruisseau. Partout ailleurs, les maigres arbres que produit ce sol aride sont grillés par les incendies périodiques de la brousse; par endroits le sol a été léché de si près par les flammes qu'il est complètement rasé.

Les bâtiments de Kinkanda ont pris aujourd'hui une extension considérable. Ils comprennent le sanatorium, un couvent pour les Sœurs de charité qui le desservent, une chapelle et une maison pour M. l'abbé D'Haeze. Toutes ces installations sont construites en briques et reliées les unes aux autres par des allées couvertes, ce qui permet de se rendre d'un endroit dans un autre en restant constamment à l'abri du soleil.

Très coquette, l'installation de Kinkanda. La cour intérieure qui sépare le couvent de l'hôpital est absolument riante avec ses plantations de bananiers et ses chemins bordés d'ananas en fleurs.

C'est avec enthousiasme que les quatre Sœurs reçoivent notre visite. Il est d'ailleurs à supposer que les visiteurs bien portants sont rares ici... Notre arrivée à Kinkanda ne leur a fait que plus de plaisir, surtout lorsque les passagères de l'*Albertville* nous rejoignent et parcourent avec nous les divers locaux de Kinkanda.

Les installations de l'hôpital sont remarquables. Le Dr Cantineau, à qui je demande son avis, déclare que son rêve est de voir les hôpitaux belges prendre modèle sur celui de Kinkanda. Il y a place ici pour seize malades, logés dans huit chambres à deux lits. Les chambres donnent sur une verandah où les convalescents peuvent prendre l'air. A certains moments l'hôpital est comble; il n'y a que deux malades actuellement, tous deux d'ailleurs en voie de guérison. L'un et l'autre se déclarent enchantés des soins dont ils sont entourés et font le plus grand éloge des Sœurs. Rien de ce qui peut donner le confort n'a été oublié ici : salles de bains, douches d'eau froide, réfectoire, cuisine perfectionnée, four à pain, étables permettant d'avoir toujours de la viande fraîche, pompe aspirante amenant l'eau d'une source voisine, rien n'a été oublié. A une courte distance est située une ferme modèle que nous ne pouvons malheureusement visiter, faute de temps.

Si Kinkanda fait honneur aux missionnaires, il faut reconnaître à la direction du chemin de fer une large part dans l'organisation de l'œuvre. Ce fut l'administration qui construisit à ses frais l'hôpital et tous les bâtiments qui en dépendent; actuellement encore, elle paie aux Sœurs une certaine somme

par jour et par malade pendant toute la durée du séjour qu'y font ses agents.

Félicitons l'administration du chemin de fer d'avoir pris l'initiative d'une œuvre aussi utile à tous les points de vue. N'est-il pas à regretter que pareil exemple soit resté jusqu'à présent sans imitateurs? En effet, même les agents de l'Etat sont actuellement dans l'impossibilité de recevoir les soins éclairés qu'ils pourraient trouver dans un établissement tel que Kinkanda, où l'on s'occupe non seulement de remettre la santé du corps, mais aussi de relever les courages et de remonter le moral... Il est question de construire encore, pour les malades de la Compagnie du chemin de fer, un sanatorium à Sona-Gongo, au kilomètre 230 de la ligne du chemin de fer.

Sona-Gongo, point culminant de la voie ferrée, est un plateau très sain et salubre, grâce à son altitude de 750 mètres. Ce sanatorium remplacera en partie celui de Kinkanda, trop éloigné de la seconde partie du chemin de fer.



Rentré au port de Matadi, je visite avec le colonel Thys les installations du chemin de fer. Celui-ci est relié directement à la jetée de 75 mètres devant laquelle est mouillé l'*Albertville*, les rails étant prolongés jusqu'au bout de cette jetée, afin de permettre plus facilement le chargement des marchandises. Une seconde jetée de même longueur est actuellement en construction; elle sera reliée à la première par un vaste quai d'embarquement, long de 250 mètres, et qui aura une puissance de déchargement de mille

tonnes par jour. Nous traversons le chemin de fer : la largeur de la voie est peu considérable; elle est exactement de 0^m76 entre rails. C'est donc bien une « voie étroite »; mais on oublie ces proportions quand on examine de près la solidité du rail et des traverses. M. Kologrivoff, directeur des chemins de fer russes, déclare les rails de toute première qualité.

L'ensemble de la voie donne l'impression de quelque chose de stable, de sérieux, de puissamment industriel. Une locomotive que nous voyons manœuvrer devant nous rappelle nos machines belges, mais elle est plus trapue, mieux faite pour les efforts extraordinaires et les grandes résistances. Il y a loin de là au « chemin de fer joujou » de M. Defuisseaux !

La même impression subsiste quand nous pénétrons dans la gare. Une douzaine de machines y sont remisées, les unes prêtes à fonctionner, les autres attendant des réparations de divers genres. A la gare est rattaché un grand atelier où presque toutes les réparations, petites et grandes, peuvent être effectuées. J'y remarque plusieurs ouvriers congolais occupés à des travaux des plus délicats. L'un d'eux travaille à faire une raboteuse en s'aidant avec beaucuop d'adresse d'une lime à vapeur. Rencontré aussi, parmi les forgerons, un ouvrier malinois, qui se déclare enchanté des dix-sept francs qui lui sont alloués chaque jour. Dans un coin de l'atelier, une grossière image de St-Eloi, patron des forgerons, dessinée à la craie et au charbon sur une plaque de tole.

L'air traverse abondamment toutes les parties de l'atelier et les ouvriers jouissent constamment de la fraîcheur; à proximité sont installés des chambres de

bain et des lavoirs. Nous passons encore dans le magasin des pièces de rechange, bâtiment considérable où sont rangés dans un ordre parfait tous les organes vitaux d'une locomotive ou d'un wagon. Au-dessus des ateliers sont situés la pharmacie, les magasins généraux de la compagnie, où les agents peuvent se pourvoir abondamment de tout le nécessaire, les habitations du personnel blanc, les bureaux et l'administration centrale.

Les bâtiments sont bien tenus, suffisamment aérés et, grâce à un système de doubles parois, il y règne une constante fraîcheur.

La Compagnie du chemin de fer projette actuellement de créer dans le haut de Matadi un vaste boulevard; celui-ci donnerait accès à des habitations particulièrement salubres et confortables, que la Compagnie édifierait pour ses agents avec l'espoir de les voir s'y établir avec leurs femmes. Plus tard ce boulevard serait même continué jusque Kinkanda. Il est également décidé qu'un village bien aménagé remplacera sous peu les immondes bicoques où sont logés aujourd'hui les ouvriers noirs du chemin de fer.

Un rapide coup d'œil sur le matériel roulant du chemin de fer. Il est actuellement fort complet et comprend, outre les wagons à marchandises et les voitures pour voyageurs, dix-huit locomotives de 20 1/2 tonnes, pour le transport des marchandises, dix locomotives de 18 1/2 tonnes, servant au transport des voyageurs, et enfin seize locomotives légères de 14 tonnes, pour les travaux de réfection de la ligne.



L'impression de cette première journée passée au Congo a été excellente et, au moment de nous mettre en route pour le Stanley-Pool, nous avons déjà pu constater que la création du chemin de fer a été le point de départ d'un mouvement colonisateur commercial intense, qui permet d'augurer favorablement de l'avenir. C'est le chemin de fer qui a fait Matadi; c'est en vue de l'exportation et de l'importation qu'ont été créés ces factoreries, ces entrepôts, ces installations maritimes qui font de Matadi une ville industrielle parfaitement outillée et, dès à présent, le meilleur port de la côte occidentale d'Afrique. Tout cela, je l'ai vu; je peux donc en parler en connaissance de cause et sans crainte d'être taxé d'exagération dans un sens favorable à l'œuvre du Congo.

En présence de ces résultats acquis, j'ai repassé comme en un songe la douloureuse période de préparation qui précéda le succès dont nous sommes aujourd'hui les témoins et j'ai admiré une fois de plus ce qu'il a fallu d'intelligence, de courage persévérant et d'activité sans borne pour forger cet instrument merveilleux, à l'achèvement duquel était lié l'avenir du Congo.

Que le chemin de fer des cataractes fût nécessaire, rien n'est plus certain. Un regard jeté sur la carte de l'Etat Indépendant montre que la création d'une voie de communication s'imposait, pour rattacher à la mer les dix-sept mille kilomètres de voies navigables que comprend le bassin du Congo. A ce point de vue, le chemin de fer du Congo ne ressemble en rien aux autres chemins de fer, en ce qu'il est véritablement, par sa destination, une voie de commu-

nication *naturelle*. Il rend exploitable l'énorme réseau fluvial de l'Etat Indépendant, en le prolongeant à partir du Stanley-Pool, où il cesse d'être navigable, jusque Matadi! Ce chemin de fer doit donc être considéré comme un canal, et il se borne à suppléer à ce que la nature avait fait imparfaitement.

Sans vouloir préjuger de l'avenir réservé au chemin de fer et des richesses naturelles qui feront un jour ou font déjà actuellement l'objet de son trafic, on peut affirmer dès maintenant que *tout le trafic du Congo doit passer par le chemin de fer.* Celui-ci peut donc être considéré comme ayant une longueur totale de plus de dix-sept mille kilomètres; et, en réalité, cette longueur est doublée, car elle suppose trente-quatre mille kilomètres de rives navigables, soit, à neuf mille kilomètres près, le tour de notre globe.

Les points de départ et d'aboutissement du chemin de fer étaient indiqués : il fallait commencer le tracé du rail à partir de l'endroit où le fleuve cesse d'être navigable et, d'autre part, il fallait s'arrêter au Stanley-Pool. Entre ces deux points extrêmes s'étend la chaîne des Monts de Cristal, qui longe la côte africaine sur toute sa longueur, barrant au fleuve l'entrée de l'océan et donnant naissance aux cataractes qui le rendent innavigable. Ce sont ces montagnes, dont la largeur, à vol d'oiseau, est de 280 kilomètres, que le chemin de fer devait traverser.

Les difficultés naturelles à vaincre étaient immenses. Les eaux du Congo descendent du Pool à Matadi par une série de trente-deux chutes, espacées sur un parcours d'environ 325 kilomètres et présentant

entre les deux points extrêmes une dénivellation de 263 mètres. C'est cet obstacle que contourne le railway, à une certaine distance de la rive gauche. Le pays traversé par la ligne se compose de montagnes sans grande élévation, formant une succession de chaînes parallèles coupées par des plateaux plus ou moins étendus. Dans la dépression de chacun de ces plateaux coulent des rivières qui en hiver deviennent de véritables torrents. La difficulté du parcours de la voie ferrée provient de ce que celle-ci devait prendre une direction générale ouest-sud, tandis que les rivières et les chaînons rocheux qui les séparent suivaient, eux, une direction générale sud-nord, de telle sorte que le tracé devait gravir constamment des côtes, puis trouver un col, le plus bas possible, pour éviter que la rampe fût trop longue et trop raide, descendre le versant opposé, traverser une rivière aux rives souvent marécageuses, puis remonter une nouvelle rampe, trouver un nouveau col, redescendre un nouveau versant, franchir une nouvelle rivière, et ainsi de suite jusqu'au Pool, pendant 388 kilomètres.

La difficulté était doublée par cette circonstance que les ingénieurs qui firent les premières études du chemin de fer ne disposaient, pour commencer celles-ci, d'aucun renseignement, ni carte, ni plan; les latitudes et les longitudes des deux points à rejoindre n'étaient pas même exactement déterminées. Aussi y eut-il bien des surprises au cours des premières campagnes d'études, bien des tâtonnements, bien des hésitations pour la meilleure route à suivre, et, même lorsque les études furent terminées et la pose du rail commencée, il arriva que M. l'ingénieur Pau-

lissen, le chef de l'infrastructure, dut changer encore le tracé.

Enfin, le recrutement des travailleurs fut, dans les débuts, extrêmement difficile et, comme on sait, l'entreprise du chemin de fer rencontra en Europe une opposition si forte qu'il s'en fallut de bien peu qu'elle ne vît pas le jour.

Deux choses caractérisent, à mes yeux, la marche générale suivie dans les travaux du chemin de fer; d'abord la préoccupation de marcher vite, d'arriver le plus tôt possible au point terminus de la ligne, quitte à recommencer certaines parties et à en consolider d'autres; ensuite, l'adaptation très adéquate du tracé de la voie au pays traversé, en sorte que ce tracé tourne les obstacles plutôt qu'il ne les brise, s'accroche au flanc des montagnes, plutôt qu'il ne les traverse au moyen de tunnels, contourne les vallées au lieu de les franchir par des ouvrages d'art compliqués et coûteux.

Dès lors certains principes de construction s'imposaient également. Il fallait que le chemin de fer pût accomplir des courbes très fortes : dès lors, la voie étroite s'indiquait d'elle-même; d'autre part, les rampes devaient être souvent très prononcées et, par suite, il fallait un matériel roulant le plus léger possible et, en même temps, extraordinairement puissant.

La *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie* fut fondée en février 1887, et le mois de juillet suivant, les études du chemin de fer étaient entamées au Congo, sous la direction des capitaines Thys, Cambier et, plus tard, de l'ingénieur Charmanne. En 1888, les premiers plans parviennent en Europe,

le travail de cabinet commence et le devis général, rédigé peu après, conclut à une dépense de 25 millions. La *Compagnie du Congo* ayant décidé que la construction serait entreprise par une société spéciale, celle-ci est constituée le 31 juillet 1889 sous le nom de *Compagnie du chemin de fer du Congo,* au capital de 25 millions, dont 10 millions souscrits par le Gouvernement belge, et les 15 millions restants par un groupe d'établissements financiers ou industriels de Belgique et d'Allemagne et quelques personnalités anglaises. Plusieurs brigades d'ingénieurs quittent l'Europe à la fin de 1889; elles sont placées sous la direction de M. Charmanne et comprennent également MM. les ingénieurs Goffin, Paulissen, Vauthier, Glaeseneer, Adam. Le personnel ouvrier se compose d'environ 800 ouvriers nègres de la côte, encadrés par des artisans et des chefs de chantier recrutés en Belgique.

Le premier coup de pioche est donné au mois de janvier 1890. Depuis lors les travaux sont poursuivis sans relâche jusqu'à ce que, le 16 mars 1898, la locomotive s'arrête triomphante à Dolo sur la rive du Stanley-Pool.

Je ne m'attarderai pas à vous décrire les difficultés vraiment extraordinaires qu'il fallut vaincre pendant ces huit années ; difficultés naturelles d'abord, obstacles si considérables que plus d'une fois nos vaillants ingénieurs durent avoir des doutes sérieux sur la possibilité d'arriver ; inaptitude complète des ouvriers noirs ; paresse invincible du personnel indigène dont rien, au début, ne parvenait à triompher ; effrayante mortalité, qui décima successivement toutes les équipes d'ouvriers, depuis les noirs jusqu'aux

chinois et aux italiens ; ravages également parmi les ingénieurs et les surveillants blancs ; découragement de tout le personnel inférieur ; luttes non moins terribles en Europe, alors que l'œuvre du chemin de fer ne rencontrait que des dédains et que ses organisateurs étaient absolument seuls à avoir la foi.

Je ne sais ce qu'il y a eu de plus extraordinaire dans cette campagne : la grandeur des difficultés vaincues ou la persévérance, l'énergie et le dévouement de ceux qui en ont triomphé. Je pourrais écrire des pages entières à propos de ces hommes dont chacun peut se dire que sans lui, peut-être, le chemin de fer n'existerait pas. Je me bornerai à rappeler les noms de ceux que la vie commune de l'*Albertville* m'a appris à connaître.

Tout d'abord, le colonel Thys : il fut à la fois la tête et l'âme de l'entreprise ; il en conçut l'idée, en jeta les bases, et ne cessa, pendant toute la période de construction, de travailler à son succès, menant en Belgique et à l'étranger la campagne financière et procurant au chemin de fer les soixante-cinq millions que nécessita son achèvement, accomplissant six voyages au Congo pour juger de l'état des travaux, donner ses instructions, ranimer les courages. C'est, ensuite, le groupe des ingénieurs, les deux directeurs, MM. Goffin et Espanet, et les chefs de l'infrastructure et de la suprastructure, MM. Paulissen et Cito : mieux que tous autres ils connurent de près les difficultés du chemin de fer et, à ce titre, ils sont les véritables triomphateurs en Afrique.

Il faut les entendre exposer ce qu'ils ont vu et

souffert pour se faire une idée de ce que fut la période de la construction ; encore n'est-il pas facile de leur faire raconter leur vie d'Afrique, car ce sont avant tout des modestes, détestant les interviews où ils sont mis en cause, rejetant le succès sur les autres et se tenant même un peu à l'écart des autres passagers de l'*Albertville*, car la vie commune sur les travaux de la ligne a fait d'eux des inséparables. C'est encore ce jeune et sympathique docteur Jullien qui, pendant un an et demi, suivit pas à pas la brigade des travailleurs à laquelle il prodiguait ses soins ; c'est le commandant Weins, chargé du service d'ordre le long de la voie ; ce sont enfin les missionnaires de Matadi, dont le rôle, s'il a été moins en vue, n'en est que plus beau, puisqu'il est désintéressé.

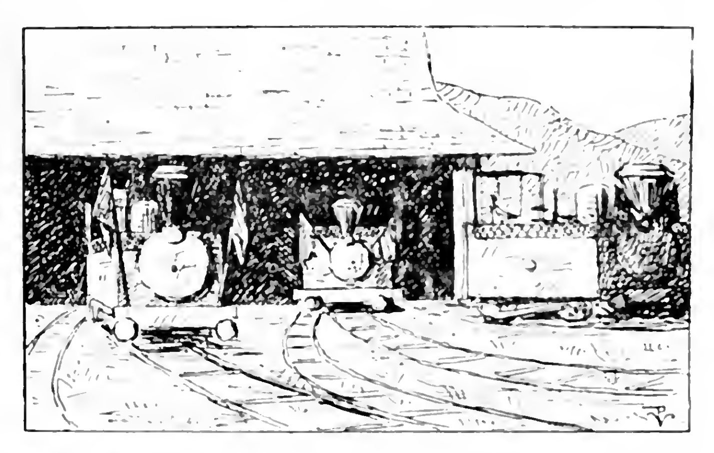




De Matadi au Stanley-Pool — Tumba

4 juillet

A cinq heures du matin, le son du gong nous avertit qu'il est temps de quitter nos couchettes et de nous rendre à la gare de Matadi. Bientôt l'animation du départ se produit dans les couloirs de l'*Albertville*. Les uns donnent un dernier coup d'œil à leurs bagages, d'autres déjeûnent à la



hâte ; quelques-uns, ceux qui ont goûté trop avant dans la nuit les plaisirs de Matadi-Kermesse, se laissent aller aux douceurs du demi-sommeil, puis s'éveillent en sursaut, tandis que les plus vaillants

sont déjà sur le pier pour ne pas manquer le départ du premier train.

Les invités de la Compagnie du chemin de fer sont répartis en six trains, composés chacun de deux voitures à voyageurs et d'un fourgon à bagages. Très coquettes, les locomotives fraîchement peintes en rouge et vert et dont les cuivres bien astiqués brillent dans la lumière blanche du matin. Les drapeaux belges et congolais entremêlés de palmes donnent aux machines des airs de fête.

Le compartiment où je prends place ne laisse rien à désirer au point de vue du confort. De chaque côté sont disposés dans le sens de la longueur six fauteuils d'osier, tournant sur eux-mêmes et permettant aux voyageurs de s'asseoir deux à deux devant de petites tables à bascule : ceci pour faciliter le déjeûner en chemin de fer. Les wagons sont ouverts sur les côtés, mais peuvent se fermer au moyen de toiles rabattables.

Nous partons, ayant à notre droite la montagne de brousse qui domine Matadi, à gauche la vallée du Congo. La voie contourne la montagne et débouche après quelques minutes dans le ravin Léopold, qu'elle franchit sur un pont de 20 mètres et en exécutant une forte courbe. Au sortir du ravin, le panorama du Congo se déploie subitement dans toute sa magnificence. Les eaux brunes du fleuve, qu'argentent dans le lointain les rayons pâles du soleil levant, tourbillonnent avec bruit entre les montagnes oranges et jaunes à reflets verts. Dans le fond, une crête d'un violet grisâtre adouci par des ombres bleues : c'est le Chaudron d'Enfer. Pen-



La forêt tropicale près de Kenge

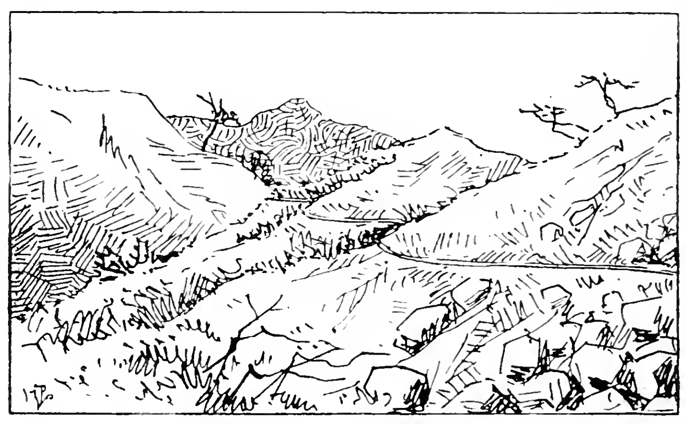
dant 6 kilomètres, nous suivons le cours du Congo et contournons l'imposant massif de Matadi. Puis, le décor change et, subitement, le train s'engage dans l'étroite vallée de la Mpozo. Ses eaux, d'un bleu verdâtre, se mêlent, torrentueuses, aux flots bruns du Congo et se brisent contre un îlot sablonneux, séjour favori d'un vieux crocodile ; on aperçoit distinctement les marbrures imprimées par le monstre sur l'éclatante blancheur de l'îlot.



Le Ravin du Diable

La voie remonte en pente douce le cours de la Mpozo et s'accroche au flanc de la montagne, qui se dresse presqu'à pic. Le paysage est ici d'une sauvagerie grandiose. Dans le fond, la Mpozo roule avec fracas ses eaux mugissantes à travers un lit d'énormes rochers gris. Plus haut, une épaisse végétation équatoriale se développe en une chaîne presque ininterrompue ; puis vient la montagne nue, rocheuse et sombre, découpant sur le ciel terne ses arêtes vives. C'est dans ces parages que les difficultés ont été les plus grandes. Pendant 6 kilomètres, la voie

a dû être taillée en terrasse au flanc d'immenses rochers de pierre dure qui surplombent la rivière. L'endroit le plus dangereux est le « passage des échelles » : il a fallu, pour pouvoir entamer le rocher qui le surplombe, assujettir sur celui-ci des échelles auxquelles les ouvriers se suspendaient, tels des grappes humaines. Au kil. 8, le train passe sur la rive droite de la Mpozo, qu'il franchit sur un pont de 60 mètres : un magnifique ouvrage d'art qui nous procure pour la dernière fois la vue du merveilleux panorama de la Mpozo bondissante entre les rochers et la verdure. Quelques minutes plus loin nous quittons la vallée ; le train s'arrête pour prendre l'eau, car toute sa puissance lui est nécessaire pour franchir le fameux col de Palaballa.



Palaballa

La montée du col de Palaballa est restée célèbre, comme réunissant dans un seul point les plus grandes difficultés de construction et peut-être le plus magnifique paysage de la ligne. Elle commence immédiatement après la sortie de la vallée de la

Mpozo. Pour franchir le formidable massif, la voie prend par le *Ravin du Diable,* ainsi appelé à cause de sa sauvagerie et de son cours tourmenté, et s'élève, par des rampes extraordinairement prononcées, à une hauteur culminante de 280 mètres.

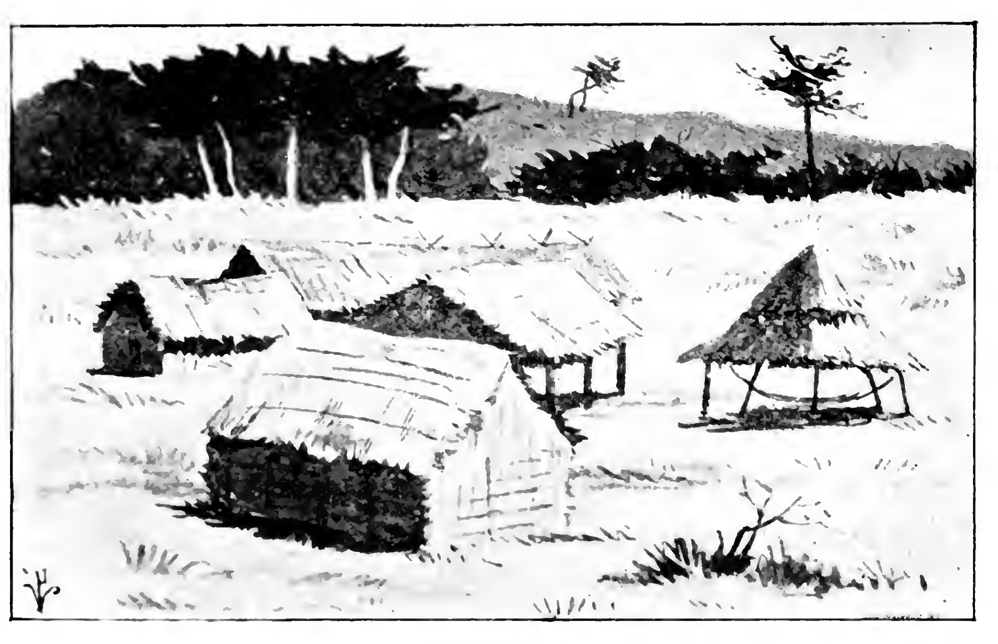
A mesure que nous montons, le paysage devient de plus en plus désolé et sauvage. A nos pieds, ce sont des gorges profondes, remplies d'une végétation inextricable ; puis, de grands rochers gris ou mauves revêtus par endroits de plaques de brousse maigre et coupés verticalement de lignes de verdure qui indiquent la place des ravins ; derrière ces rochers, les croupes dénudées d'autres montagnes élèvent très haut leurs cimes bleues hardiment découpées. Le panorama devient sans cesse plus vaste et plus impressionnant et les montagnes noires, grises, jaunes, violettes semblent se faire toujours plus immenses et s'entremêlent dans un dédale énorme, que domine la cime rose du pic Cambier.

Pendant cette montée, on se rend mieux compte de l'effort prodigieux qu'accomplit la machine. On croit sentir ses halètements et sa respiration courte et on a la conscience que c'est un être agissant qui se cramponne au flanc de la montagne et exécute ces courbes audacieuses. A certains moments, il est impossible de suivre la direction générale prise par la voie ferrée. Nous la voyons au-dessus de nos têtes, nous l'apercevons tout en bas, longeant des précipices, semblable à un gigantesque serpent blanc qui déplie ses anneaux sur les montagnes et les ravins. Quelques-uns de ces ravins nous arrachent des cris d'admiration, surtout le Ravin du

Sommeil. Le pont qui le franchit est peut-être l'ouvrage d'art le plus audacieux de la ligne : il comporte à la fois une forte courbe et une rampe prononcée.

Une dernière tranchée dans le roc : le col est franchi et nous redescendons par de nouveaux lacets ce que nous avons monté si péniblement. Le paysage se modifie. Près de la ligne, ce sont de vastes plaines de brousse jaune ou verte, avec des arbres malingres, tordus par l'incendie, des buissons calcinés, des troncs d'une blancheur éclatante, et, parfois, le fût élancé d'un palmier, élevant au dessus de ces plaines dévastées son gracieux parasol émeraude à moitié grillé par le feu. Au second plan, se détachant en sombre sur l'orange de la brousse, des montagnes d'un violet velouté, semées de taches bleues dans les parties boisées ; plus loin, enfin, de très vastes horizons gris pâles, aux ondulations légères.

A notre gauche, le massif de Palaballa se profile encore sur le ciel brumeux, et nous voyons se développer sur ses croupes escarpées l'étroit ruban de la route des caravanes. Singulier contraste que celui de cet infime sentier, dont la longueur équivalait à trente journées de marche, et ce chemin de fer merveilleusement établi, qui transporte en vingt heures les voyageurs jusqu'au Stanley-Pool ! Avant le chemin de fer, on n'était jamais certain, en quittant Matadi, d'arriver au terme de son expédition. La route des caravanes fut jalonnée de cadavres et cet effrayant Palaballa fut, pour ceux qui voulurent en triompher à coups de pioche, le plus abondamment fourni des cimetières ; lorsque l'ingénieur



Kenge kil. 40

Paulissen sortait le matin de sa tente, il était toujours le témoin de plusieurs enterrements. Un jour, ses ouvriers chinois vinrent lui dire que le bois leur manquait pour faire des cercueils à leurs morts...

Après Palaballa, le paysage change encore. De vastes plaines s'étendent des deux côtés de la voie ; des prairies roussies par le soleil, des marais qu'envahissent les pompons verts des papyrus, des brousses immenses et monotones se succèdent. Dans le lointain, quelques jungles, retraites favorites des éléphants, et, dépassant à peine la ligne d'horizon, les croupes mauves ou bleues de montagnes basses. A partir de Kenge, au kilomètre 40, le pays redevient plus accidenté et la voie s'engage pour la première fois dans la forêt tropicale.

La végétation y est infiniment touffue et inextricable ; aussi la première impression est-elle une impression de resserrement, d'obscurité, d'étouffement, si je puis m'exprimer ainsi. Les essences sont innombrables. L'élaïs entremêle les franges de ses palmes aux feuilles brillantes du parasolier et à la végétation aérienne du faux cotonnier. Le sol disparaît sous les bananiers, les touffes d'ananas sauvages et les fougères arborescentes. Parfois, un baobab géant détache sur cette verdure exubérante la masse blanche de son tronc et ses branches en forme de racines, qui lui donnent l'aspect d'un arbre planté à l'envers.

D'innombrables plantes parasites s'enroulent autour des arbres ou descendent du haut des troncs jusque sur le sol, en longs serpents verts ou gris dont la tête se serait épanouie en bouquets de ver-

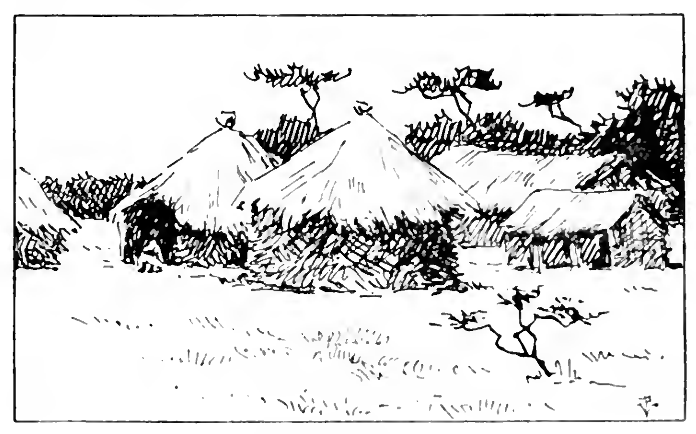
dure. Peu de fleurs. Les bananiers laissent retomber vers la terre leur épis d'un violet bleuté, qui rappelle une tête de vipère, et, de temps à autre, la verdure s'anime de la hampe rouge ou jaune des cannas ou d'une grappe d'orchidées mauves. D'ailleurs, la saison sèche n'est pas celle où les fleurs, — ces parures éclatantes que la Nature a répandues ici à profusion, — aiment à se montrer dans les jungles congolaises.

La forêt tropicale n'a rien de la majestueuse ampleur de nos forêts européennes. Les grandes masses de verdure, sombres ou claires, d'un coloris uniforme, sur lesquelles notre œil aime tant à se reposer, font généralement défaut. La variété des essences trop emmêlées, le papillotement des touffes exigües, les amoncellements de liane cachant l'ossature des arbres, nuisent à l'ensemble. Quant au coloris, il présente peu de variété : c'est trop vert, trop éclatant et cela manque de soleil ; car, depuis ce matin, le ciel est gris et même il fait si froid que la plupart d'entre nous s'emmitouflent étroitement dans leurs pardessus et leurs plaids.

Au sortir de la forêt, le train s'engage de nouveau dans des plaines peu accidentées et généralement peu boisées. Le paysage est monotone et la voie se développe en des courbes moins accentuées. Nous profitons de cette accalmie ménagée à nos admirations pour déjeuner ; même, plusieurs d'entre nous se laissent aller aux incomparables douceurs de la sieste et se transportent en rêve dans un Congo infiniment plus beau que celui que nous traversons. Et pendant leur sommeil, la locomotive

nous emporte à toute vitesse, franchissant les rivières sur trente-cinq ponts, volant par dessus les marécages, rampant dans les profondes tranchées, montant à l'assaut de cols invraisemblables. Parmi les beaux ouvrages d'art je signalerai le pont sur la Lufu et celui du Kwilu, larges, le premier de cinquante, le second de quatre-vingts mètres.

Puis, ce sont de nouvelles montagnes, des roches hérissant de leurs crêtes pointues les horizons bleus ; c'est la courbe de Kimpesse où la voie se replie sur elle-même de façon à décrire un double cercle ; c'est encore, sur la gauche, l'énorme massif du Bangu, qui prolonge jusque dans la vallée du Congo ses

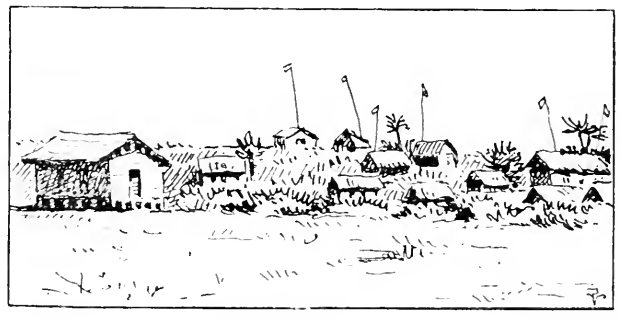


Samba. Kil. 170

roches granitiques. A la gare de Kimpesse, je remarque, près d'un poteau télégraphique, un groupe d'indigènes presque nus : civilisation et sauvagerie ! Au Congo comme ailleurs les extrêmes se touchent...

Jusque Tumba, la voie passe entre de nombreux villages de travailleurs noirs et nous voyons de

près les indigènes accourus en foule pour contempler le train inaugural. Beaucoup d'enthousiasme règne parmi eux. Sénégalais, Sierra-Léonais, Bakongos, Bangalas, nous font partout des ovations et des saluts répétés, témoignant ainsi qu'ils ne sont pas aussi indifférents qu'on a voulu le dire à l'œuvre civilisatrice des blancs. Ils paraissent très heureux des marques de sympathie que nous leur donnons, et c'est un plaisir de voir le sourire de satisfaction qui illumine toutes ces faces bronzées, quand nous mettons la tête à la fenêtre. Je remarque, d'autre part, que ces nègres sont tous plus ou moins vêtus. Ceux qui n'ont qu'un simple pagne souffrent du froid et se ramènent les bras sur la poitrine en grelottant. Un sénégalais me montre ses pieds chaussés de solides bottes de cuir et m'exprime en



Songolo. Kil. 93

un français impayable sa joie de ne plus marcher nu-pieds. Ces faits ne sont-ils pas la meilleure preuve que les noirs savent apprécier les bienfaits du confort et se créent tout naturellement des besoins nouveaux, à mesure qu'ils connaissent les avantages de la civilisation ? Du jour où ce besoin de confort



La brousse à Tumba

se fera sentir d'une façon générale, l'industrie belge trouvera au Congo des débouchés immenses.

Nous demandons encore aux ouvriers noirs s'ils sont contents de leur poste au chemin de fer. Tous paraissent enchantés et se déclarent très satisfaits de leur salaire : quelques-uns gagnent, en effet, jusque 10 francs par jour. Je n'en ai pas rencontré qui se plaignissent de leur sort : ces gens paraissent heureux et la question sociale, à leur point de vue, ne m'apparaît pas sous des couleurs bien sombres.

Après avoir roulé pendant neuf heures, nous arrivons dans la plaine de Tumba. C'est un plateau très vaste, absolument nu, entouré de brousses immenses que dominent des horizons boisés. Cette station, située au kil. 190, est une des plus importantes de la ligne. Tout près de la coquette gare en bois s'élèvent de magnifiques ateliers de réparation possédant un outillage très complet; à droite et à gauche de la voie, de nombreux bâtiments attestent les progrès de l'influence blanche dans le Bas-Congo. Ce sont les hangars à marchandises, les comptoirs des *Magasins généraux*, de la *Congolia*, de la *Belgika*, les habitations d'officiers, d'employés. Dans la partie la plus élevée du village, deux files de maisons danoises ont été construites à l'usage spécial des invités de la Compagnie du chemin de fer. Une vaste salle à manger, pouvant contenir aisément 300 personnes, occupe le centre du terrain ménagé entre ces maisons. Celles-ci sont construites en bois, soigneusement agencées et décorées de verdure, de drapeaux, de tentures de coton. Dans chacune d'elles, deux d'entre nous sont logés, et l'on y jouit d'un confort

presqu'européen. Bref, cette installation fait le plus grand honneur à M. Emile Delcommune, qui a bien voulu se charger de l'organisation des fêtes inaugurales en Afrique, et à M. Deflorenne, directeur de la Compagnie des *Magasins généraux*.

Pour fêter notre arrivée à Tumba, les indigènes Bakongos des localités voisines sont accourus en foule et exécutent en notre honneur des danses de leur pays. Au son d'une musique étrange et d'un rythme très caractéristique, les hommes et les femmes d'une tribu, au nombre d'une centaine environ, se balancent sur place en poussant des cris sauvages et frappant des mains en mesure avec un mouvement très accentué de contretemps. Puis le balancement des corps noirs s'accentue, les visages s'animent, les hommes s'avancent à petits pas au devant des femmes et d'un geste lascif les enlacent en poussant des grognements de satisfaction; les femmes ont une attitude passive, qui contraste avec les airs provocants de leurs seigneurs et maîtres. Quand la danse a duré quelque temps, de nouveaux couples se reforment et l'exercice se prolonge ainsi pendant des heures. Plus loin, d'autres groupes exécutent des danses semblables et tout ce monde grimaçant tourne, s'agite et hurle en cadence sans s'inquiéter des nombreux spectateurs et sans daigner même nous accorder un regard.

A quelque distance de là, un roi nègre, venu à Tumba pour nous recevoir à la tête de sa tribu, trône sur un siège fait de peaux de léopard. Un ancien uniforme de l'armée anglaise, jaquette rouge défraîchie qu'agrémentent des boutons de cuivre usés,

lui descend sur la poitrine en plis trop larges; le bas du corps est recouvert d'un pagne bariolé bleu et blanc, serré autour de la taille par un ceinturon de cuir noir. Un énorme casque de cuivre jaune, un casque de carabinier d'Offenbach, lui recouvre la tête; à son cou se balance une médaille avec l'inscription : « *Chefferie reconnue par l'Etat Indépendant.* » Le propriétaire de cet accoutrement ridicule garde dans ses allures toute la dignité d'un potentat. Il nous regarde passer du haut de son siége la lance en main, l'œil fier et la bouche dédaigneuse, tandis qu'autour de lui ses premiers ministres, vêtus de pagnes plus que sommaires, lui rendent respectueusement leurs hommages. Grandeur et décadence! Quoi de plus triste que ce vieux monarque affublé d'oripeaux européens et s'efforçant de conserver dans son actuelle misère les vestiges d'un passé glorieux peut-être? Pauvre roi de comédie! La civilisation t'a ravi ta couronne, tes guerriers, le village que tu faisais trembler sous ton sceptre de souverain absolu et jusqu'à ces festins où tu te régalais de la chair délicate de tes semblables! Les rois s'en vont! Les rois s'en vont!

Une visite au camp de Tumba, situé sur un plateau des environs. Très pittoresque, ce camp avec ses maisons de bois couvertes de chaume et disposées en demi cercle. Les soldats, — de beaux Batétélés aux formes athlétiques, au type franc et martial, — prennent leur repas du soir dans l'enceinte du camp. A notre approche, ils se lèvent et avec une discipline toute militaire mettent la main à leur fez. Derrière le camp, les logements des femmes, qui, au

Congo, suivent partout leurs maris, même en expédition. Toute cette population se repose, les femmes couchées dans des hamacs ou sur des chaises longues de provenance européenne, les enfants folâtrant avec des chèvres, les hommes fumant dans des pipes de forme extraordinaire et jouant des jeux indigènes. Un soldat me montre sa femme, belle négresse à la peau de bronze, aux lignes d'une remarquable pureté, élégamment drapée dans un pagne sombre. Puis il



La voie au kil. 207

court à sa maison et en rapporte des photographies de lui et de sa femme. Une médaille qu'il exhibe en même temps m'apprend qu'ils étaient l'an dernier à l'exposition coloniale de Tervueren. C'est ce que



La voie au kil. 210

mon Batétélé tâche de m'expliquer dans une longue conversation où je distingue surtout les mots : « Boula-Matari » et « Bruxelles ».

A la tombée du jour, un banquet magnifique et servi par des garçons noirs d'un effet très décoratif nous réunit dans la grande salle construite près des maisons danoises. Plusieurs toasts sont échangés, dont le plus applaudi est celui du colonel Thys au Roi-Souverain.

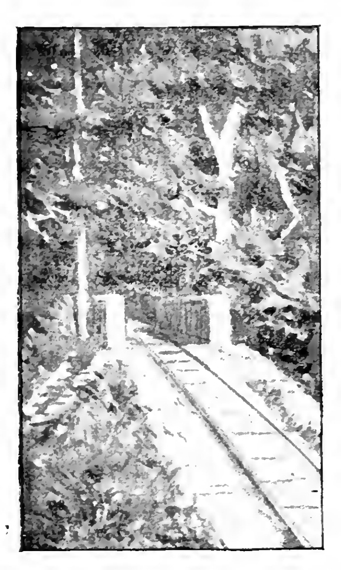
5 juillet

Le soleil darde ce matin ses plus ardents rayons et donne au paysage que nous traversons sa note caractéristique. Enfin nous sommes au pays du soleil et nous ne grelotterons plus dans nos couvertures!

La voie parcourt de vastes forêts, très différentes des nôtres encore, mais bien belles dans leur genre. Dans certains fonds encaissés, la verdure des palmiers, des bananiers et de toutes les autres essences se revêt, grâce à l'humidité de l'atmosphère, de tonalités d'un bleu intense, tellement vif qu'il pourrait sembler téméraire de chercher à le rendre par la couleur. Parfois aussi les masses prennent une teinte grise veloutée, et sur ces fonds sombres se détachent, vivement éclairés, des troncs blancs, roses, ocre clair... La gracieuse couronne du faux cotonnier domine ces grands océans de verdure et, parfois, un cactus flamboyant met dans les massifs sombres la note étincelante de ses grappes de fleurs couleur de feu.

Au kil. 229, nous franchissons le col de Zona-Gongo, qui s'élève à 750 mètres : c'est le point culminant de la ligne.

Les ouvrages d'art sont relativement peu nombreux dans cette seconde partie de la voie ferrée. Je me rappelle surtout l'impression que m'ont causée certains coins de forêts, où le train s'élance à travers un véritable chaos de rochers, de ravins, de marécages et d'inextricable végétation : tantôt la voie y est fortement surélevée, tantôt nous passons dans des tranchées qui atteignent jusque onze mètres de profondeur. Au kil. 264, nous franchissons la rivière Inkissi sur un pont de cent mètres, à une seule travée; c'est le plus bel ouvrage d'art de la ligne et son lancement a donné lieu à des difficultés considérables. Le lendemain du jour où le pont reposa sur ses piles, les échafaudages qui lui avaient servi de point d'appui pendant la mise en place s'écroulèrent : il ne s'en était donc fallu que de quelques heures que cette ferraille gigantesque fût elle-même précipitée dans la rivière.



Nous entrons dans la région sablonneuse qui avoisine le Stanley-Pool. Depuis l'Inkissi s'étendent de vastes plaines de sable d'une éblouissante blancheur, sur lequel la végétation forme des ombres presque noires. Le sable a été employé pour le ballastage de cette partie de la voie et les résultats obtenues ainsi sont excellents.

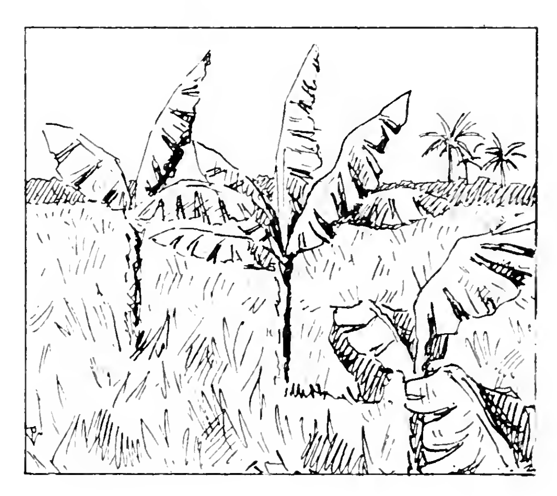
Un peu avant le kil. 370, le train s'arrête au pied de la mission de Kimuenza, que dirigent avec un réel succès les RR. PP. Jésuites. Leur établissement est situé sur une hauteur des environs; comme il ne nous est pas possible de nous y rendre, ce sont les missionnaires eux-mêmes qui viennent nous recevoir au bas de la montagne. Le P. Liagre et le P. Vermeulen nous souhaitent la bienvenue, et pendant quelques minutes ce sont de longues et cordiales poignées de mains entre nous et ces dévoués religieux. Ils ont autour d'eux une cinquantaine de petits négrillons, très propres dans leurs pagnes rouges. Derrière eux, se tenant un peu à l'écart, six religieuses chargées de l'éducation des jeunes négresses de Kimuenza nous présentent toute une population féminine. La machine siffle, on brusque les adieux et le train franchit les derniers kilomètres de brousse qui nous séparent de la fin du voyage.

Dans le lointain, nous apercevons la gare de Dolo; à droite, une ligne horizontale d'un bleu d'acier : c'est le Stanley-Pool, le but de notre voyage!... Nous arrivons au bord du lac. Les soldats noirs présentent les armes, tandis que nous traversons rapidement Dolo, et nous nous dirigeons sur Kinshassa et Leopoldville en suivant la rive du Pool.

Le pays est absolument plat. A gauche, une végétation maigre, des bosquets de palmiers, quelques plantations de bananes ; à droite, la plaine de sable revêtue par endroits d'herbe courte ; puis, le lac immense bordé à l'horizon par la ligne grise de la forêt tropicale.

Voici Kinshassa avec ses baobabs, — les plus

remarquables du Congo, — qui profilent sur le ciel bleu leurs troncs argentés dépourvus de feuilles. Aux branches tourmentées pendent verticalement de longs fruits ovales d'un brun velouté, qui semblent une armée de rats accrochés par la queue à l'arbre géant. De Kinshassa nous ne voyons, en réalité, que l'allée de bananiers qui relie la gare au Pool. Le train nous emporte encore une fois, contourne



pendant une demi heure la rive du lac et nous dépose enfin à la gare de Léopoldville.

Une foule d'agents de l'Etat et des compagnies sont là pour nous recevoir. A leur tête est M. Costermans, le zélé commissaire du district de Léopoldville. Nous saluons en lui l'organisateur de cette province quatre fois grande comme la Belgique, où il a tout fait par lui-même : aménagement des ports de Dolo et de Léopoldville, installations diverses le long du Pool, nombreux postes dans l'intérieur du pays.

Une large allée plantée de bananiers et d'ananas nous conduit jusqu'à la partie supérieure de Léopoldville. Nous passons entre des rangées de maisons indigènes, bâties en briques et couvertes de toits de chaume très proéminents. D'autres maisons du même genre, disséminées dans les campagnes voisines, me rappellent vaguement nos fermes flamandes, dont plus de deux mille lieues nous séparent. Pendant une demi-heure nous gravissons dans le sable, et déjà l'obscurité tombe quand nous arrivons au sommet de la montagne. Très remarquables, les bâtiments de l'Etat et le mess des officiers avec son pignon de chalet suisse. Au milieu de la place de Léopoldville s'élève une belle statue de la Civilisation, avec le buste de notre Roi se détachant sur le socle : c'est l'œuvre toute récente d'un danois, officier de la force publique.

Nos bagages nous suivent, portés sur les épaules d'une centaine de noirs ; de la hauteur où nous sommes, nous voyons leur interminable théorie se développer comme un long serpent multicolore sur le sable jaune, puis nous rejoindre sur le plateau. Un tiers d'entre nous logent ce soir à Léopoldville, et prennent place sur le *Brabant*, magnifique steamer amarré dans le port de Léopoldville et construit tout récemment pour la navigation sur le Haut-Congo ; le reste des invités est réparti entre Kinshassa et Dolo.

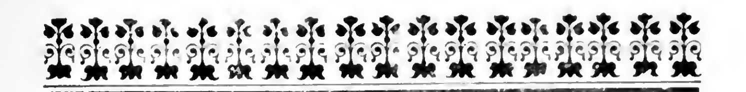
Les installations de notre steamer sont très admirées par tout le monde. Il y a place sur le *Brabant* pour 60 passagers et 80 noirs avec leurs femmes. Le steamer, de construction toute récente,

a un tirant d'eau de 70 centimètres seulement, vu le peu de profondeur du haut fleuve. Vingt-deux bateaux, dont plusieurs du type du *Brabant* et d'autres plus petits, sont actuellement sur chantier et seront lancés sous peu sur les eaux du Pool, ce qui portera à 70 le nombre des steamers qui viendront s'amarrer à Léopoldville.





Le Stanley-Pool



Léopoldville — Le Congo français — L'inauguration du chemin de fer

6 juillet

Nous nous embarquons ce matin sur le *Brabant*, en destination de Brazzaville, capitale du Congo français. Les horizons boisés qui bordent le Pool sont encore à demi voilés par la brume. L'immense nappe d'eau a des tonalités vertes transparentes et, dans le lointain, des reflets argentés ; sur le ciel jaunâtre, strié légèrement de nuages gris, la silhouette des rives s'enlève en teintes très fines. Plus près de nous, des rochers noirs émergent de la surface paisible du lac.

Le soleil a bientôt fait de dissiper les voiles de l'aurore, et les bords du Pool nous apparaissent découpés en innombrables baies, que borde un épais rideau de feuillage sombre. Kinshassa et sa couronne de gigantesques baobabs se montrent à nous sur la rive gauche du lac : une succession de riantes habitations en briques, de factoreries, de grands entrepôts, qui s'échelonnent sur un coteau en pente douce, encadrés d'une végétation luxuriante. Nous prenons à bord les invités qui ont passé la nuit à

Kinshassa et nous repartons immédiatement dans la direction de Brazzaville.

La capitale du Congo français est située sur la rive droite du Stanley-Pool, à distance à peu près égale de Léopoldville et de Kinshassa.

Le Commissaire-Général M. de Lamothe nous reçoit à l'arrivée et nous retrouvons ici nos amis les français, qui se sont rendus dès hier soir dans leur colonie. Avec eux, nous montons sur le plateau où est situé Brazzaville et nous assistons à la revue des troupes sénégalaises. Ce sont des soldats superbes que ces sénégalais, et ils exécutent plusieurs manœuvres d'une façon remarquable, sous les ordres des officiers français de la colonie.

Le système, pratiqué d'une façon générale par nos voisins, de se servir dans leurs colonies de soldats non indigènes est assurément digne d'éloges. C'est une garantie des plus efficace contre les tentatives de révolte des troupes; celles-ci hésiteront toujours à s'insurger lorsqu'elles ne se verront pas soutenues par les indigènes; d'autre part, quand une insurrection se produit chez ces derniers, on en vient facilement à bout au moyen d'étrangers.

Jusqu'à présent, l'organisation de la force publique est la seule chose dont se soient préoccupés nos voisins dans le centre africain. Le Congo français n'est encore qu'une colonie d'occupation ou, pour mieux dire, une colonie sur le papier; car, à l'intérieur, les postes militaires sont peu nombreux : lors de la cession du Haut Ubanghi à la France, les officiers de l'Etat Indépendant durent abandonner plusieurs postes admirablement outillés sans

trouver d'officiers français à qui les remettre. — Les installations maritimes de Brazzaville sont encore à l'état d'espérances : on nous assure toutefois qu'un steamer vient d'être commandé pour la navigation française sur le Pool.

Ce qu'il y a peut-être de plus étonnant au Congo français, c'est l'inertie complète dont y font preuve jusqu'à présent les capitaux français. Dans cette colonie, qui n'est assurément pas moins riche que la nôtre, le commerce n'est nullement organisé ; à l'intérieur, seules, quelques maisons belges ont commencé l'exploitation du pays et y possèdent des factoreries. Les plantations ne sont guère plus avancées. Un lieutenant de vaisseau, envoyé ici pour commander la flotte (?), m'assure toutefois que dans ses loisirs il a réussi à créer une plantation de manioc, espèce de racine dont les indigènes sont, paraît-il, fort friands !

Les installations de la mission catholique sont toutefois remarquables. Mgr Augouard, évêque du Congo français, s'est montré ici un véritable organisateur et a doté son diocèse africain de bâtiments très importants, que nous n'avons malheureusement pas le temps de visiter. Plus de trois cents enfants indigènes y reçoivent l'instruction, mais il semble que la propagation de la Foi ait été jusqu'à présent forcément retardée ici par suite du manque d'initiative des autorités supérieures.

Un déjeuner des plus cordiaux nous est offert par M. de Lamothe, sous une vaste tente installée à proximité du camp. Détail intéressant : un des plats de résistance est la trompe d'un éléphant tué de la veille.

Avant de nous réembarquer sur le Pool, nous assistons à une manifestation indigène pleine de couleur locale. Sur la place principale de Brazzaville débouche un cortège de Batékés venus d'un village voisin. Ils sont deux cents qui s'avancent à pas lents, poussant des hurlements qui n'ont rien de pacifique et balançant d'un mouvement régulier leurs corps demi-nus. La coiffure de ces indigènes est tout-à-fait remarquable : leurs cheveux, qu'ils ont très longs et crépus, se dressent en crêtes de coq chez les uns, en potirons chez les autres ; ailleurs elle se relève sur les côtés en gros champignons ; quelques-uns seulement ont la tête complètement rasée.

Au milieu du cortège, porté par des esclaves sur une litière de jonc que recouvrent des peaux de léopard, trône le vieux chef du village, entouré de ses ministres. C'est à peine si, de ses yeux farouches cerclés de blanc, il nous accorde un regard, tandis que ses lèvres peintes en vermillon se contractent en un pli dédaigneux. Il est à la fois d'une sinistre laideur et d'un calme imperturbable, ce vieux monarque, et sa face respire une extraordinaire cruauté. Il balance lentement la tête à droite et à gauche, d'un mouvement automatique, qui fait onduler les plumes noires piquées dans son épaisse crinière, et, de son bras couvert de bracelets de cuivre, il agite en cadence une queue d'éléphant. Derrière lui marche une triple rangée de femmes, les siennes sans doute, avec de petits négrillons qu'elles portent sur le dos, enroulés dans leur pagne.

Cette horde, soumise depuis trois semaines seule-

ment, est, à ce que l'on m'assure, composée tout entière de cannibales. Le « bon tyran » qui est à sa tête a recours, pour satisfaire ses féroces appétits, à un mode de recrutement qui ne manque pas d'originalité : devant son habitation, une grosse pierre est suspendue à un arbre spécialement destiné à cet usage ; le lien qui l'attache est très fragile et naturellement se brise assez souvent. Chaque fois que la pierre tombe à terre, un homme du village est mis à mort et paraît le lendemain sur la table du roi.

Les Batékés nous reconduisent jusqu'à la rade avec un grand renfort de danses et de hurlements, manière comme une autre, en Afrique, de témoigner aux visiteurs qu'on sympathise avec eux. Nous les suivons longtemps du regard, tandis que *le Brabant* nous ramène à Léopoldville, où a lieu ce soir l'inauguration officielle du chemin de fer des cataractes.



Je n'aime guère les cérémonies officielles... Celle-ci, dans sa simplicité, a été grande et belle et nous a tous transportés d'une indéfinissable émotion. A la tombée du jour, la foule des uniformes chamarrés et des habits noirs envahit le perron du mess des officiers ; le groupe gracieux d'une dizaine de dames en fraiches toilettes de soirée se joint à nous et deux évêques, Mgr Van Ronslé, de la congrégation de Scheut, et Mgr Augouard, relèvent la fête de leur présence.

Au milieu de ce cercle brillant, le colonel Thys

s'avance et d'une voix ferme il exprime au Roi-Souverain, au Gouvernement de l'Etat Indépendant et au Gouverneur-Général la profonde reconnaissance du conseil d'administration pour les nombreuses marques de bienveillance que la Compagnie du chemin de fer a reçues, pendant toute la période de construction, de la part des pouvoirs publics. Il remercie, au nom du conseil, le personnel de la Compagnie et, tout spécialement, les deux directeurs en Afrique, MM. Espanet et Goffin, pour l'intelligence, le dévouement et l'énergie dont ils n'ont cessé de faire preuve. S'adressant au Gouverneur-Général, il le prie de bien vouloir déclarer, au nom du Roi-Souverain, définitivement ouverte à l'exploitation publique la ligne de Matadi au Stanley-Pool.

« Ainsi, dit en terminant le colonel, vous donnerez la consécration gouvernementale à l'achèvement de ce grand travail de dix ans. »

Le Gouverneur-Général retrace à grands traits l'historique du chemin de fer. Dans une langue éminemment littéraire et d'une voix vibrante, il décrit le pays traversé par la ligne et rappelle toutes les difficultés vaincues.

L'orateur félicite de leur initiative et de leur indomptable énergie le colonel Thys, les administrateurs, les directeurs et tout le personnel de la ligne. Il rappelle d'une voix émue le souvenir des morts et propose l'érection d'un monument à leur mémoire, « sous l'ombre violette et symbolique des palmiers ».

Le Gouverneur-Général termine en déclarant ouverte la ligne du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool.

Le comte Hippolyte d'Ursel, chef de la délégation belge, prononce à son tour un magnifique discours :

« Le gouvernement belge, dit-il, salue avec bonheur l'achèvement du chemin de fer qui ouvre définitivement l'Afrique intérieure à la civilisation et qui prépare son complet essor à l'œuvre du Roi-Souverain.

« L'étape décisive que marque la réussite de cette entreprise pour le développement de la religion et de la civilisation dans le monde peut être envisagée avec fierté par la Belgique, dont la part y fut prépondérante, et le gouvernement se félicite plus que jamais du concours donné par le cabinet qui l'a précédé et par lui-même au grand travail aujourd'hui accompli.

« La possibilité de créer cette voie ferrée, sans laquelle le bassin intérieur du Congo était déclaré inexploitable par celui-là même qui l'avait découvert, fut la préoccupation du cabinet de 1884, à l'heure où l'Etat Indépendant allait naître à la vie politique.

« Le gouvernement d'alors fut si habilement servi à Berlin par ses plénipotentiaires, que l'Etat Indépendant, dès sa création, se trouva géographiquement en mesure de réaliser une voie ferrée exclusivement tracée sur son territoire, ainsi qu'il le fallait pour que les obstacles naturels restassent seuls à vaincre encore.

« C'est à l'initiative privée que revient l'honneur d'avoir étudié le tracé du chemin de fer. Mais, pour l'établir, un important concours financier de l'Etat belge était nécessaire. Le cabinet le proposa

et l'accueil à peu près unanime fait à ses propositions par les Chambres, démontra combien l'œuvre civilisatrice du Roi rencontrait de sympathie dans notre généreuse nation.

« Le Gouvernement actuel a continué dans la voie tracée par ses prédécesseurs en secondant l'entreprise du chemin de fer aux heures de crise.

« Il l'a fait avec la conviction profonde, confirmée déjà par les faits, que l'achèvement du chemin de fer des cataractes donnerait le signal d'un développement économique considérable, dans lequel il importait de réserver à notre pays la plus large part possible.

« Il importait surtout que la Belgique fût mise à même de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur les conséquences de la libéralité testamentaire du Roi.

« Persévérant dans ces vues, le gouvernement n'a rien négligé pour arriver à ce que, sans passion, avec calme et réflexion, la nation réunisse les éléments qui lui dicteront sa décision définitive, lorsque l'heure de la prendre sera venue.

« L'œuvre du Roi sur la terre africaine demeurera et prospèrera. On peut l'affirmer désormais sans crainte de se tromper. Mais si elle demeure, si elle prospère, ce sera, en majeure partie, grâce à la construction du chemin de fer des cataractes, en grande partie, donc, grâce à vous, mon cher colonel.

« Mieux que bien d'autres, nous savons combien vous en fûtes l'âme ; je vous le dis, moi qui vous ai suivi presque jour par jour dans l'accomplissement de cette entreprise et les membres de la

mission belge, dont chacun a collaboré dans sa sphère à l'œuvre de notre Souverain.

J'ai à peine besoin de vous dire combien je m'estime heureux d'être aujourd'hui l'interprête de félicitations dont il vous revient une si large part et dans lesquelles le Gouvernement confond le personnel entier que vous avez dirigé.

« Tous ceux qui ont contribué à ce travail n'ont pas revu la terre natale, mais la Patrie reconnaissante conserve pieusement leurs noms et honore leur mémoire.

« La somme de ténacité, d'esprit de suite et de persévérance que vous avez dépensée dans la construction du chemin de fer du Congo est considérable. Et je ne crois pas pouvoir mieux exprimer le sentiment du gouvernement au nom duquel je parle ici, qu'en vous proclamant, mon cher colonel, en cette occasion solennelle et devant cette assistance choisie, l'un des plus vaillants collaborateurs de notre bien-aimé Roi, de S. M. Léopold II, Souverain de l'Etat Indépendant du Congo.

Le baron de Dunckelman, délégué du gouvernement allemand et l'un des premiers membres du comité d'études du Haut-Congo, clôture la séance d'inauguration en rappelant en termes émus le souvenir des pionniers de l'œuvre congolaise, de « ceux qui sont morts au champ d'honneur, victimes du combat contre la barbarie et contre tous les dangers qui nous entouraient alors... Ils sont partis pour le grand continent mystérieux de l'Au delà ! Saluez en passant ces braves...

« Nous avons pu, ces derniers jours, continue

M. de Dunckelman, admirer longuement les prodiges que l'énergie persistante de l'homme et la puissance du capital ont réussi à créer en si peu de temps. Votre ligne de chemin de fer, que beaucoup croyaient irréalisable, elle existe, elle est terminée, grâce à l'adresse des ingénieurs, à l'énergie et à la ténacité du colonel Thys. Votre courage, Messieurs, et votre énergie ont su vaincre les difficultés du climat, de la nature et du terrain. Vous avez montré à toutes les nations qui font de la politique coloniale ce dont est capable un esprit d'entreprise et une activité commerciale qui ne se laissent rebuter par aucun obstacle.

« En présence de ce succès, je ne puis qu'exprimer mon admiration et vous dire combien je suis fier d'avoir été chargé d'apporter, en ce moment solennel, à la vaillante administration du chemin de fer les sincères et cordiales félicitations du Gouvernement allemand. Puisse la ligne que vous venez d'inaugurer contribuer à la grande œuvre de la civilisation en Afrique, au maintien et au développement de relations de plus en plus étroites entre l'Etat du Congo et les Etats voisins, en particulier. les possessions allemandes de l'Est-Africain et du Cameroun. »



L'assistance passe ensuite dans la salle du mess, où un banquet de 160 couverts — un véritable banquet européen — nous attend.

Le colonel Thys se lève au dessert et prononce une improvisation remarquable :

« Après-demain, dit-il, les trains qui nous ont

amenés au Stanley-Pool nous reconduiront à Matadi. La journée de demain ne se sera pas écoulée sans que nous n'ayons revu le vaste horizon de la mer.

« Quel sera, pour chacun de nous, pendant ces quelques journées passées sur la terre d'Afrique, l'émotion maîtresse? Quel sera celui de nos souvenirs qui nous restera le plus profondément dans l'esprit et le cœur?

« Sera-ce, en cette presqu'île de Banane, le souvenir du général belge s'en allant seul, en un pieux pèlerinage, déposer une couronne sur la tombe d'un fils mort au service du pays?

— Sera-ce la vue du majestueux Congo, lorsqu'il se répand dans les verdoyantes plaines du bas en larges nappes donnant presque la sensation de l'immensité?

« Sera-ce l'émotion du débarquement à Boma et de la revue, passée par le délégué du Roi, de la petite armée noire de Boma; le religieux recueillement du *Te Deum* chanté devant les représentants de presque toutes les puissances d'Europe, à l'occasion du 13e anniversaire de la fondation de l'Etat Indépendant, puis, le défilé correct, au son de la musique, des enfants de troupe noirs?

« Sera-ce, le soir même, le spectacle de Matadi brillante et illuminée, de cette ville à peine sortie de terre ou plutôt du rocher, et, dès maintenant, marquée comme devant être l'un des grands entrepôts du monde?

« Sera-ce, à Tumba, le souvenir de l'Afrique d'hier, barbare et rude et pauvre, venant s'incliner respectueusement devant l'Afrique de demain?

« Sera-ce l'impression qu'a dû produire sur chacun de vous la vue des grands travaux de la ligne, le souvenir des difficultés vaincues, le progrès dès maintenant définitivement acquis?

« Sera-ce l'étonnement que vous avez dû éprouver en trouvant à Léopoldville toute une cité naissante créée par l'initiative intelligente de Costermans?

« Sera-ce la vue de l'admirable panorama du Pool, ou bien le spectacle étrange de ce groupe de Batékés, groupés ce matin autour de leur chef et accroupis aux pieds du commissaire général du Congo français, en signe de respect et de soumission?

« Ne sera-ce pas plutôt le souvenir inoubliable de la fête de ce soir, de ce banquet servi au centre de la mystérieuse Afrique, où les soutanes violettes des prélats voisinent avec les robes des femmes aux blanches épaules et les broderies des diplomates et des représentants des puissances européennes? Ou bien — qui sait jusqu'où va l'aberration de l'esprit humain? — ne sera-ce pas le rêve d'être le Paul de quelque Virginie noire dans l'île de Bamu?

« Sans doute, chacun de vous se laissera conduire dans le choix de ses émotions par son caractère et son tempérament propres. Pour ce qui me concerne, mon choix est fait.

« L'émotion dominante de mon voyage, à la fois la plus puissante et la plus réconfortante, a été l'absolue conviction de l'affirmation de l'occupation européenne. Déjà, au cours de mes précédents voyages, cette impression s'était dégagée : aujourd'hui, elle est définitivement triomphante, aucun doute n'est plus permis; la persévérance a définitivement triomphé;

l'Afrique est, dès maintenant, conquise par la civilisation.

« Vous l'avez constaté comme moi, dès votre arrivée à Boma, en voyant partout non seulement les indices de l'occupation définitive, mais une préoccupation de l'avenir nettement marquée par l'éducation donnée aux enfants. Votre conviction s'est maintenue à Matadi, devant le développement inespéré du commerce et des installations; elle s'est fortifiée pendant le parcours du chemin de fer, en constatant par les faits la robustesse de la voie, la sécurité de l'exploitation, la puissance du trafic possible. C'est bien là le chemin de fer qu'il *fallait* construire, à la fois insinuant et fort, approprié exactement aux circonstances, souple, autant qu'il fallait, pour vaincre des difficultés paraissant insurmontables, fort, comme il le fallait, pour remplir sa mission : trait d'union entre la barbarie et la civilisation, œuvre immense d'industrie ayant un monde à chacune de ses extrémités.

« Ma conviction a grandi encore à la vue des installations de plus en plus considérables du Pool, et, comme en un rêve, je vois, d'ici à quelques années, la rive entière couverte de quais, comme en ces grandes villes d'Amérique, nées spontanément sous le double effort du commerce et de l'industrie. Tout cet ensemble de constructions m'a, en effet, donné cette impression qu'il se fait ici une œuvre immense et qu'il ne faudra plus longtemps avant qu'on salue le Nouveau-Monde d'Afrique.

« Messieurs, la conception géniale du Roi et son exécution domineront l'histoire de la fin de ce siècle. Mais, pour que d'aussi grandes choses puissent

s'accomplir, il faut une administration forte. Ce sera l'un des plus grands mérites du Roi d'avoir su choisir avec un tact parfait les hommes qui convenaient pour l'établir, en demandant à chacun les multiples qualités nécessaires et en leur confiant la direction des affaires publiques, au moment même où leurs aptitudes spéciales pouvaient le mieux se manifester.

« Monsieur le Gouverneur-Général, c'est sous l'impression de ces sentiments que je lève mon verre en votre honneur.

« Mesdames et Messieurs, à la santé de M. le Gouverneur-Général de l'Etat Indépendant du Congo! »

D'enthousiastes acclamations suivent le toast du colonel Thys.

Le général Daelman, prenant la parole, rappelle que la date d'aujourd'hui restera l'une les plus importantes de l'histoire de la civilisation africaine, parce qu'elle consacre d'une façon définitive la prise de possession du continent mystérieux.

« Le premier pas dans cette voie de conquête pacifique et de civilisation chrétienne fut fait le jour de la fondation de l'Association Internationale Africaine... Bien des progrès furent accomplis depuis lors. Mais la grande œuvre qui restait à faire et qui devait permettre d'exploiter les immenses richesses du Congo, c'était la construction du chemin de fer des cataractes. Stanley déjà avait compris que cette œuvre était la condition indispensable de l'avenir de notre empire colonial. Aujourd'hui l'œuvre est achevée et la porte de l'Afrique centrale large ouverte au commerce et à la civilisation. »

L'orateur félicite et remercie ceux qui ont dirigé les travaux du chemin de fer et fait un éloge tout spécial de l'infatigable énergie du colonel Thys. Il termine en souhaitant, au nom du Roi, à leur entreprise toute la prospérité qu'elle mérite et en saluant l'aurore de l'ère nouvelle qui s'ouvre pour l'Afrique centrale.

Le comte H. d'Ursel, se levant à son tour, rappelle que dans les inoubliables fêtes de l'inauguration, le nom du Roi a été partout acclamé d'une manière qui gonfle d'orgueil nos cœurs de belges.

« Souligner ce sentiment, continue-t-il, est un droit et un devoir pour ceux qui ont l'honneur de représenter ici le gouvernement de Sa Majesté, et l'unanimité avec laquelle nos collègues étrangers se sont joints à nous pour ovationner son nom a particulièrement fait vibrer la corde de notre loyalisme...

« Lorsqu'on mesure par la pensée le développement considérable auquel est parvenu en ces treize années l'immense territoire au seuil duquel nous nous trouvons, on comprend combien est méritée la place qu'avec fierté nous voyons occupée déjà par notre Roi dans l'histoire. On sent qu'elle grandira encore avec le recul des années et des siècles.

M. d'Ursel exprime la gratitude du gouvernement belge aux délégués étrangers, pour l'accueil fait par eux à la santé de notre Roi bien-aimé. Il boit à la prospérité de leurs pays et au développement ininterrompu du monde dans la voie du travail et du progrès.

Le chevalier Mauricq de Sarnfeld, délégué de l'Autriche, boit ensuite en des termes fort aimables à

la Presse. M. Tardieu lui répond avec la finesse qu'on lui connaît et porte également la santé des dames.

La fête se termine par une retraite aux flambeaux. Les convives de Léopoldville ont bientôt fait de se disperser dans la nuit noire, les uns retournant au *Brabant,* les autres prenant le train pour Kinshassa ou pour Dolo. Et c'est avec une vague tristesse que l'on songe au lendemain. Car demain c'est le retour, ce sont les adieux à l'Afrique qui commencent.





Le retour — Les adieux au Congo

Du 6 au 9 juillet

Les premiers adieux se font à Léopoldville. Nous laissons ici trois de nos compagnons de route : MM. Buls, bourgmestre de Bruxelles, Vauthier et Nyst, de la presse bruxelloise. Plus heureux que nous, ils poursuivent leur voyage jusqu'aux Stanley-Falls, c'est-à-dire jusqu'au cœur même de l'Etat Indépendant; quant à nous, il faut nous résoudre à ne pas sortir de ce qu'on pourrait appeler l'antichambre du Congo.

Nous disons adieu à nos compagnons de voyage, adieu aux belges établis à Léopoldville, adieu aux rives hospitalières du Pool. Et tristement nous reprenons le chemin de fer. Nous voyons défiler à nouveau les forêts, les brousses et les rochers du Bas-Congo et nous passons la nuit dans un Tumba plus désert, cette fois, qu'à l'arrivée... Matadi nous revoit dans la soirée du 8 juillet et un banquet final, un dernier feu d'artifice sont nos adieux à la ville des pierres et du fer.



Nous voici de nouveau sur l'*Albertville*, voguant entre les montagnes d'or fauve qui font des rives du Congo le plus merveilleux des panoramas. Et l'impression de tristesse qui est au cœur de chacun, à l'idée d'abandonner si tôt cette Afrique entrevue seulement comme en un rêve, va s'accentuant...

A Boma on fait une dernière halte. Je parcours encore une fois la jolie ville où sont rassemblés tous les ressorts de l'administration de l'immense Congo. Et je ne puis me lasser de contempler cette interminable file de factoreries égayées de verdure, qui longe la rive ensoleillée du fleuve, plus haut, les bâtiments civils, l'établissement de la Croix Rouge, les casernes et, dominant toute la cité, le palais du gouverneur.

Un lunch offert par M. le vice-gouverneur Fuchs nous réunit une dernière fois sur la terre congolaise. La réception est charmante et des plus cordiales. M. Fuchs a déployé un goût exquis dans l'arrangement de son intérieur africain. Partout des aménagements, des meubles européens; des tableaux ornent les murs; sur une table, dans le hall d'entrée, sont disposés des revues d'art et des romans nouveaux. Cette recherche extrême du confort fait le plus grand honneur à celui qui en donne l'exemple : c'est, je crois, une des pierres d'achoppement de la vie d'Afrique. Nos compatriotes ne sauraient pousser trop loin la recherche du confort dans leur installation. Les commodités de tout genre et même les préoccupations d'ordre esthétique qui peuvent concourir à rendre un intérieur agréable sont les éléments indispensables qui soutiennent le physique et le moral des blancs établis au Congo.

Tandis que les passagers de l'*Albertville* se dirigent vers l'embarcadère de Boma, un accident tragi-comique survient au correspondant de la *Flandre Libérale*, M. Lucien De Busschere. Ce dernier étant entré dans une factorerie portugaise pour y faire je ne sais quelle emplette, le propriétaire de la factorerie, furieux d'être dérangé dans sa sieste, invective violemment l'acheteur inopportun qui avait eu l'audace de franchir son seuil et de troubler son repos; il avise un commissaire de police noir, qui passait à ce moment, et lui fait demander au procureur général d'Etat, son chef hiérarchique, un mandat d'arrestation contre notre concitoyen.

Le commissaire revient avec son mandat et le malheureux De Busschere se voit arrêter au milieu d'un attroupement de noirs friands de ce genre de spectacles. Il est emmené au cabinet du procureur d'Etat où, après une longue attente, il a à répondre d'une violation de domicile. Notre ami, qui se savait aussi innocent que l'enfant qui vient de naître, n'eut pas de peine à se disculper et nous rejoignit peu après, en proie à d'étranges réflexions sur la façon rigoureuse dont la propriété privée est respectée dans l'Etat Indépendant.



Voici qu'a sonné l'heure du départ...

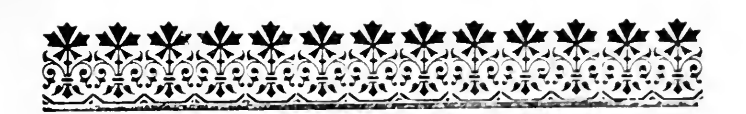
Toute la population blanche de Boma nous reconduit au steamer. Dans le salon de l'*Albertville*, le vice-gouverneur boit avec nous la coupe des adieux et, en quelques paroles émues, il formule l'espoir de

nous revoir au Congo : « Celui qui a bu des eaux du Nil veut boire à nouveau des ondes du fleuve sacré, dit une antique légende. Vous reviendrez ici; laissez-moi donc vous dire : au revoir! » Une agitation extraordinaire règne sur le pont. Ceux qui restent en Afrique embrassent en silence leurs amis. De longues poignées de main s'échangent et l'émotion est grande quand on retire la passerelle. Nous laissons au Congo trois des passagers de l'*Albertville* : l'intendant Van den Plas, le directeur genéral de l'agriculture Diderrich, le lieutenant Gilson. Tous trois comptaient à bord de nombreux amis et s'étaient acquis parmi nous de vives sympathies. Le comte d'Ursel, qui a l'intention de passer quelques jours dans la forêt du Mayombe, reste également à Boma.

Tandis que l'*Albertville* s'éloigne lentement, les blancs que nous laissons en Afrique poussent des hurrahs prolongés. Longtemps encore leurs acclamations nous parviennent et nous les voyons agiter casques et mouchoirs. Parmi ceux qui regagnent l'Europe, l'émotion est profonde et ne le cède peut-être qu'à un sentiment d'admiration pour ceux des nôtres qui restent sur la côte africaine, se dévouant tout entiers à l'œuvre magnifique entreprise par les Belges.

Boma s'éloigne rapidement, ce n'est bientôt plus qu'une tache blanche dans les montagnes sombres, mais longtemps encore nos regards y restent attachés, tandis que l'*Albertville* se dirige à toute vapeur vers la haute mer.





Saint-Paul de Loanda

10 juillet

Le but de notre voyage est désormais atteint : nous avons vu le chemin de fer du Congo; nous avons passé une semaine au cœur de la mystérieuse Afrique et sur les bords de ce fleuve majestueux dont les rives deviendront peut-être un jour une colonie belge; et tous nous avons ressenti cet invincible attrait, cette étrange fascination qui enchaîne à la terre congolaise la plupart de ceux qui y ont séjourné. Reverrons-nous le Congo? Pour un bon nombre d'entre nous, c'est peu probable; car, quoique tout nous y attire, tout ne concourt-il pas à nous en tenir malgré nous éloignés?... Aussi est-ce avec un serrement de cœur qu'au moment de reprendre le chemin de la vieille Europe, nous disons au Congo un adieu peut-être éternel.

Nous ne mettons pas immédiatement le cap sur le Nord. Pendant quelques jours encore, nous explorerons les latitudes australes de l'Atlantique et nous ferons deux courtes escales, l'une au Congo portugais, l'autre à Sainte-Hélène.



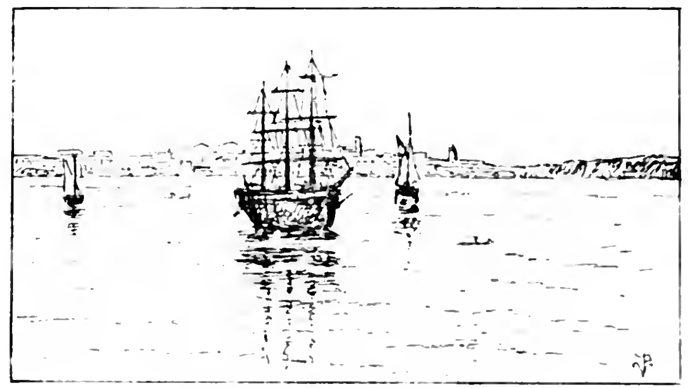
Douze heures après avoir passé devant la pointe de Banane, une côte basse et terne que couronnent seulement les fûts de quelques maigres cocotiers, se dessine à l'horizon et s'enlève en grisaille sur un ciel de safran : c'est l'Angola ou Congo portugais. Bientôt Saint-Paul de Loanda, capitale de la colonie, nous apparaît, humineuse dans l'ensoleillement qui



fait étinceler, tout au fond d'une vaste baie, sa silhouette de ville orientale. Le coup d'œil est féérique. C'est bien la vieille cité portugaise du siècle dernier, avec ses innombrables petites maisons à toits plats, avec ses tours, ses églises, ses arbres verts, ses rues aux ombres bleues et violettes.

Nous pénétrons dans la ville. L'aspect en est à la fois très pittoresque et très misérable. De longues rues tortueuses, bordées de maisons basses et peintes en couleurs vives; ailleurs, de grandes bâtisses irrégulières et délabrées; d'étranges églises en style rococo ; beaucoup de ruines et de maisons brûlées ; des places publiques où des assemblages d'immondes baraques sont décorés du nom de marchés : tout cela plein de soleil et égayé d'une exubérante végétation.

Les habitants sont en majorité des métis. Ils circulent en groupes nombreux, misérablement accoutrés de loques européennes ou de cotonnades aux tons hurlants. Quelques-uns portent simultanément la jaquette et le pagne; ailleurs, des enfants complètement nus grouillent dans les égouts qui courent à même les rues; d'autres s'ébattent sur des fumiers de concert avec des petits porcs noirs et remplissent l'air de leurs cris. Tout ce monde est d'une laideur et



La rade de Saint-Paul de Loanda

d'une saleté repoussantes et semble vivre dans la plus complète insouciance du lendemain. Nous sommes littéralement assaillis par les mendiants et les marchands de menus objets fabriqués dans la localité; sans doute notre arrivée ici est une rare aubaine; de fait, il est presque impossible à chacun d'entre nous de se tirer des mains de ces hideux moricauds, à moins de quelques milliers de reis. Il est vrai de dire qu'en Portugal trois cents reis valent un franc...

Les Portugais de sang pur sont peu nombreux à Saint-Paul de Loanda. Tous ceux que j'ai vus se sont donnés rendez-vous, cette après-midi, à une

course de taureaux, qui a lieu une fois par semaine dans l'arène de la *Prâça de Touros*, à un quart d'heure de la ville. Très pacifique, cette course : les taureaux y sont remplacés par des vaches d'humeur peu belliqueuse et au lieu de tuer celles-ci, on se borne, après quelques passes, à les ramener à l'étable, à l'aide d'un troupeau de bœufs. L'Angola n'a guère jusqu'à présent de commerce ni d'industrie, mais il possède déjà des courses de taureaux !

Une tentative a été faite récemment en vue de mettre cette colonie en valeur : je veux parler du chemin de fer en construction qui doit relier Saint-Paul de Loanda à Ambaca, ville située à 363 kilomètres de la côte et centre de la région des plantations de café.

Nous passons par la gare du chemin de fer ; les installations sont soignées et paraissent sérieuses. Le chemin de fer est à section moins grande que les chemins de fer d'Europe ; la largeur entre rails est cependant de $1^{m}046$. Cet écartement, relativement considérable quand on le compare à celui de la voie ferrée reliant Matadi au Stanley Pool, est possible ici, tout au moins pendant la première partie du parcours, celle qui s'étend de la mer jusqu'aux montagnes de l'intérieur. Les courbes ont, en effet, un rayon minimum de 120 mètres seulement, alors qu'au Congo belge il a fallu parfois les réduire à 45 mètres. Le matériel roulant vient presque entièrement de Belgique ; quant aux capitaux, ils proviennent de la compagnie à qui la construction a été concédée ; un intérêt minimum de 6 o/o a été garanti à cette dernière par le trésor portugais,

mais ce taux a été abaissé à 4,5 0/0 par suite d'une augmentation du coût kilométrique de la ligne.

Tant que le chemin de fer ne sera pas terminé, il sera impossible d'évaluer son trafic, même approximativement. C'est, en effet, à Ambaca seulement que le chemin de fer pourra trouver des marchandises à transporter.

Si le succès répond à l'attente, ce sera peut-être le salut de la colonie. Cette tentative d'exploiter les richesses du pays est en tout cas louable et fait honneur aux Portugais ; mais elle était nécessaire ; car autant l'Angola fut riche et prospère au 16e siècle, au commencement de l'occupation portugaise, autant il semble maintenant être près de sa ruine. Cette situation tient surtout à ce fait que la seule ressource du Portugal dans cette colonie (et dans les autres) a toujours été la traite des noirs. Lorsqu'en 1842 le traité anglo-portugais contre la traite eût été conclu, un coup mortel fut porté à l'Angola ; il ne s'en est pas relevé jusqu'ici.





De Saint-Paul de Loanda à Sainte-Hélène

Du 10 au 16 juillet

QUINZE CENTS milles nous séparent de Sainte-Hélène et la rive que nous quittons est la plus voisine de l'îlot où *Il* mourut... L'émouvant pèlerinage que nous entreprenons durera six jours, six longues journées pendant lesquelles nous n'apercevrons pas une voile et dont rien ne viendra distraire la monotonie.

A toute vapeur, l'*Albertville* poursuit sa route vers l'Ouest. De resplendissantes aurores, de glorieux couchers de soleil, de paisibles et reposants paysages lunaires favorisent notre traversée. Mais que la vie du bord paraît calme après l'agitation de notre séjour au Congo ! A mesure que nous nous avançons dans les solitudes de la mer, la nostalgie congolaise nous reprend avec plus de force et le Congo hante nos mémoires, s'impose à nos conversations, nous poursuit partout, telle une inévitable obsession. Et, insensiblement, dans le dédale où se sont accumulés les souvenirs de mon voyage, certains points m'apparaissent plus lumineux et certaines impressions se dégagent... C'est à dessein que je parle d'*impressions :* je ne puis, en effet, après avoir passé huit jours au Congo, émettre en connaissance de

cause un avis sur ce que sera peut-être un jour notre colonie. Je n'ai pas même la prétention de savoir ce qu'est actuellement le Congo, car, en réalité, je n'ai fait que l'effleurer des yeux.

Du territoire de l'Etat Indépendant, j'ai vu la soixantième partie environ et encore l'ai-je traversée en train express, sans pouvoir m'enfoncer une fois dans l'intérieur. En fait d'habitants, j'ai vu beaucoup de sénégalais employés jusqu'en ces derniers temps au chemin de fer et un bon nombre d'indigènes du Bas-Congo. Mais les premiers sont des étrangers et les seconds sont véritablement le rebut de la population congolaise : ce sont des misérables, vêtus d'oripeaux européens, débauchés de longue date par les Portugais, qui, au 15e siècle, introduisirent l'alcool parmi eux, paresseux pour la plupart, bref, des déclassés de la civilisation. — Les richesses du pays ! elles nous sont restées tout aussi étrangères : nous nous sommes promenés pendant ces huit jours dans une partie du pays qui restera sans doute toujours rebelle à une exploitation sérieuse ; nous n'avons vu ni forêts de caoutchouc, ni gisements d'ivoire, ni plantations d'aucune sorte. La contrée traversée par le bas fleuve et par la ligne est généralement peu fertile et envahie par les rochers et par la brousse; la plupart des richesses susceptibles d'exploitation sont situées au delà du Stanley-Pool. — Nous ignorons également la faune du Congo. — Enfin, le paysage lui-même ne peut nous donner qu'une idée approximative de l'intérieur et encore le Bas-Congo était-il, à cette période de l'année, singulièrement enlaidi par les incendies qu'y allument les indigènes.

Mais alors, me dira-t-on, qu'avez-vous donc vu au Congo?

Ce que j'ai vu au Congo, c'est l'effort colossal réalisé par une poignée de belges en l'espace de quelques années; ce que j'en rapporte, c'est le témoignage de l'activité sans relâche, de l'indomptable énergie, de l'intelligente persévérance dont ont fait preuve nos compatriotes; ce que j'ai vu, c'est enfin l'extraordinaire aptitude des belges dans la voie de la colonisation et la prise de possession définitive du Congo par ceux d'entre eux qui ont dévoué leur vie à la grande œuvre entreprise par le Roi. Il est désormais certain que les belges ont doté le Congo d'un puissant outillage économique et commercial et l'on peut affirmer, sans crainte d'exagération, que cette situation ira toujours en s'améliorant.

Nous avons vu deux résultats tangibles de cette activité. Ce sont d'abord les villes échelonnées sur les rives du bas fleuve : Boma, la capitale, le centre administratif, le ressort qui donne la vie à tous les grands services de l'Etat; Matadi, la ville industrielle et commerciale de l'avenir, déjà aujourd'hui l'entrepôt de toutes les marchandises provenant du centre africain; Léopoldville, enfin, le principal port de l'Etat Indépendant, la tête de ligne nécessaire de toutes les communications entre l'intérieur de l'Afrique et l'Europe et, probablement, la capitale de demain. — C'est ensuite un chemin de fer merveilleusement établi et dont l'inauguration fera certainement époque dans l'histoire du siècle. Instrument inévitable de toutes les transactions qui auront lieu entre deux mondes, le chemin de fer des cataractes aura sur les

destinées du Congo une influence inappréciable : il rendra possible son exploitation et donnera, en Belgique, à l'esprit de colonisation un élan considérable.

L'effort réalisé dans le Bas-Congo et dont nous avons vu les principales manifestations accumulées sur un espace de 500 kilomètres, laisse à ceux qui en ont été les témoins une impression éminemment favorable. Le peuple qui a fait de telles choses est un grand peuple et cela est encore plus évident si l'on tient compte de ce que les belges, avant d'avoir pris possession du Congo, n'avaient jamais fait de colonisation.

Cela ressort également des comparaisons que nous avons pu faire entre l'Etat du Congo et les colonies françaises et portugaises de l'Afrique. Les premières sont presque abandonnées par la mère-patrie et les capitaux français ne semblent pas plus désireux de les exploiter que la métropole de les mettre en valeur; quant aux secondes, elles ont été florissantes aussi longtemps qu'a duré la traite ; pressurées jusqu'à épuisement par le Portugal, elles sont aujourd'hui dans un état de délabrement presque complet et, au lieu de progresser, elles reculent. A ce point de vue il faut reconnaître que l'administration du Roi-Souverain et l'élan qu'il a donné à la colonisation dans notre pays ont droit à notre admiration, tout comme l'activité et la persévérance déployées dans cette voie par les belges.

D'autres impressions sont venues, au cours de ce voyage, s'ajouter aux premières. L'Etat Indépendant est encore, jusqu'à présent, dans une phase de progrès,

et, par suite, à côté de grands éléments de succès, il est peut-être exposé à certains dangers, qui pourraient, s'ils prenaient consistance, donner lieu à des inquiétudes.

Tout d'abord, la magistrature, au Congo, est-elle toujours à la hauteur de sa mission? Que son institution soit nécessaire ici comme partout ailleurs, on ne peut en douter. Le rôle de la magistrature est, au Congo, d'une portée considérable. Il importe que les belges, qui viennent ici en civilisateurs, soient eux-mêmes les premiers à s'acquitter de tous leurs devoirs et y soient au besoin contraints par un pouvoir supérieur. Il faut, d'autre part, que l'idée de justice soit répandue parmi les noirs. Ceux-ci acquièrent en peu de temps la notion de ce qui est juste et de ce qui ne l'est pas et les magistrats jouissent à leurs yeux d'un très grand prestige; la bonne administration de la justice est donc, à ce point de vue, d'une importance capitale. Enfin, les membres de l'ordre judiciaire ont un rôle civilisateur et pacifique : ils doivent, en quelque sorte, servir de correctif à ce que le gouvernement militaire peut avoir parfois de trop absolu.

La grandeur de cette mission est-elle toujours comprise par ceux qui l'assument? Assurément, des griefs exagérés sont articulés contre les magistrats par bien des agents de l'Etat et des compagnies; mais ce mécontentement ne provient-il pas souvent d'un certain manque de tact chez des magistrats souvent jeunes et trop peu expérimentés?

Sans admettre la thèse de ceux qui voudraient toujours donner raison au blanc contre le noir, il

est peut-être dangereux d'exercer trop publiquement contre le blanc les rigueurs de la justice. Le punir au vu et au su des nègres, c'est risquer de compromettre son prestige; le faire arrêter par des agents noirs, comme ç'a été le cas pour M. De Busschere, c'est le dépouiller en partie de l'autorité supérieure qui seule lui permet de dominer les indigènes, infiniment trop nombreux pour être contenus par la force. Il est donc à souhaiter que les magistrats envoyés au Congo soient des hommes très éclairés et ayant, dans la mesure du possible, l'expérience des choses coloniales.

Un autre point, d'une importance plus grande encore, est l'isolement dans lequel vivent presque tous les blancs établis au Congo.

Jusqu'à présent, les femmes blanches que la perspective de la vie d'Afrique n'a pas effrayées sont rares, trop rares même. Alors il s'ensuit que, tout naturellement, le blanc demande aux noires... ce que ne peuvent lui procurer les blanches et se met en ménage avec elles. De ces ménages mixtes naissent des métis, c'est-à-dire des êtres déclassés, repoussés par les noirs et souvent ignorés par les blancs. Hâtons-nous de dire que le métissage est encore très restreint au Congo; il n'en est pas moins vrai que son extension serait un vrai fléau pour l'avenir de l'Etat Indépendant.

Il suffit de voir les habitants des colonies portugaises pour se convaincre du danger qu'offre le mélange des races. Les populations métissées sont généralement paresseuses, ennemies du progrès et dépourvues de toute énergie; elles se contentent de

nous emprunter nos vices, et la civilisation ainsi pratiquée est plutôt nuisible aux pays neufs...

D'autre part, il est souvent difficile au blanc vivant seul sous des latitudes élevées de résister à la tentation de se créer un intérieur; tout l'y pousse : l'exemple des autres blancs, la facilité très grande de se procurer une compagne noire, qu'on abandonne après son terme, le besoin, enfin, de s'entourer des soins et de l'amitié d'une créature généralement soumise et fidèle.

A ce mal il existe des remèdes.

Tout d'abord, les agents de l'Etat pourraient, au lieu de fermer les yeux sur certains trafics parfois très étalés, s'occuper plus activement qu'ils ne le font du sort des jeunes filles noires abandonnées. L'Etat pourrait les envoyer d'une façon régulière soit dans des colonies scolaires qu'il constituerait dans ce but, soit dans les divers établissements tenus au Congo par des religieuses; chaque année déjà, un certain nombre de négresses sont envoyées par les soins de l'Etat à la mission des Sœurs de Charité de Moanda. Il serait à souhaiter que cette mesure devînt générale.

De plus, — et c'est là une des très fortes impressions que j'emporte du Congo, — il est à espérer que les femmes blanches iront de plus en plus s'établir dans notre colonie. Le jour où la femme blanche aura définitivement pris pied en Afrique, un énorme pas sera fait dans la voie de la civilisation. J'ai vu au Congo quelques belges établis en ménage et je puis affirmer que les africains dont l'intérieur est embelli et charmé par une épouse sont heureux et se portent mieux au physique comme au moral.

La vie de garçon, avec ses distractions souvent

malsaines et démoralisantes, leur devient inconnue; au lieu de fuir leur foyer, ils s'y trouvent avec bonheur; ils y cherchent le repos à leurs fatigues et au contact d'une femme aimée ils trouvent des énergies nouvelles. L'établissement des blanches au Congo serait en outre une garantie puissante contre une tendance à laquelle il devient à la longue difficile de résister : le contact fréquent et général des indigènes conduit naturellement ceux qui ne l'évitent pas à se laisser assimiler plus ou moins à ceux qu'il faudrait au contraire dominer. C'est l'histoire de Loti et de Madame Chrysanthème et c'est aussi l'histoire de la plupart des français dans leurs colonies.

Sous ce rapport, les anglais et aussi les hollandais nous donnent des exemples dont nous ferions bien de profiter. Loin de s'assimiler à l'indigène, ils réagissent constamment contre cette tendance trop facile, en s'efforçant de modifier le moins possible le genre de vie et les habitudes qu'ils ont dans la mère patrie ; à cet effet, beaucoup d'entre eux amènent avec eux leurs femmes aux colonies, tout au moins pendant une partie de leur terme. Les anglais exagèrent même la recherche du confort, de crainte de tomber dans l'excès opposé. Le baron de Mandat-Grancey m'a raconté que, traversant une forêt vierge de l'Inde Anglaise, il rencontra, vers le soir, un anglais *vêtu d'un smoking,* qui se rendait en hamac chez un planteur de ses amis. Une autre fois, M. de Grancey, alors enseigne de vaisseau, avait débarqué sur la côte chinoise un officier français chargé d'une mission à l'intérieur du pays ; quelques mois plus tard il alla reprendre son compatriote à l'endroit où il l'avait laissé. Quelle

ne fut pas sa stupéfaction en voyant s'avancer à sa rencontre un cortège de naturels du pays dansant et chantant et, au milieu d'eux, se prélassant sur un palanquin, l'officier français habillé en mandarin chinois et prenant très au sérieux son rôle de grand seigneur du céleste Empire. Le smoking, même en pleine forêt vierge, a du bon s'il peut empêcher le travestissement en mandarin — et, à plus forte raison, en indigène du Congo...

Le climat du Congo semble s'opposer à l'introduction des blanches. Mais il est aujourd'hui constaté qu'à ce point de vue la femme blanche est au moins aussi endurante que l'homme et celles que j'ai rencontrées au Congo ne m'ont guère paru avoir souffert du climat. Je revois encore Mme Thierry, la jeune et charmante femme du directeur de la S. A. B., à Léopoldville. Depuis un an elle est fixée auprès de son mari et j'ai pu constater que ce séjour n'a rien enlevé à la fraîcheur de ses joues roses ni à la gaieté de son caractère.

Les blanches établies au Congo comprennent la grandeur de leur rôle et, dans le soin qu'elles mettent à rendre leur intérieur agréable à leurs maris, souvent aux prix de peines très grandes, l'on voit percer ce dévouement et ce courage admirables qui sont véritablement un des apanages de la femme.

La construction dans les hauteurs de Matadi, par les soins et sur les terrains de la Compagnie du chemin de fer, de plusieurs voies nouvelles et d'habitations très saines et confortables, permettra à des ménages de blancs de s'installer sous peu dans cette ville. Puisse l'exemple donné déjà par quelques nobles

femmes être suivi prochainement par d'autres : tel est le vœu que forment dès à présent tous ceux qui sont sincèrement dévoués au succès de la civilisation africaine.

Si l'on peut formuler quelques craintes pour l'avenir du Congo et souhaiter l'introduction de certaines réformes, la modification de certains états de choses, il est, d'autre part, dès à présent, de grands motifs d'espérer.

J'ai été frappé tout d'abord de l'immense développement qu'a pris au Congo l'initiative privée. Les sociétés pour l'exploitation des richesses du sol, pour l'élève du bétail, pour l'importation au Congo de produits européens, pour la plantation des terres, sont tous les jours plus nombreuses et beaucoup d'entre elles sont florissantes. Le chemin de fer du Congo est lui-même le plus beau résultat de cette fièvre d'activité, qui pousse depuis quelques années les belges vers les entreprises nouvelles et les pays neufs. On ne peut prévoir encore la poussée que le chemin de fer des cataractes donnera à la mise en valeur de la colonie. Déjà plusieurs nouveaux projets de chemin de fer sont mis à l'étude. Le chemin de fer du Mayombe est aujourd'hui chose décidée, et ces jours derniers une première équipe d'ingénieurs s'est rendue à Boma pour y commencer les études. Une voie ferrée sera établie sous peu dans l'Uellé et a reçu de l'Etat Indépendant un premier subside de 300,000 francs. Enfin, il est très sérieusement question de relier par un chemin de fer la rivière Lubefu, là où elle cesse d'être navigable,

au Congo Kamolondo : l'exécution de ce dernier projet établirait une communication directe entre Léopoldville et le Tanganika et permettrait de traverser en droite ligne toute l'Afrique centrale. De nouvelles sociétés se constituent tous les jours ; aussi l'Etat Indépendant se montre actuellement fort sévère pour leur établissement et les soumet à des garanties rigoureuses.

Quelques particuliers ont commencé à exploiter eux-mêmes les terrains qu'ils ont achetés à l'Etat ; j'ai cité, dans cet ordre d'idées, l'entreprise de M. Lacour. D'autres s'établissent au Congo comme tailleurs, cordonniers, restaurateurs, boutiquiers, mécaniciens, et, s'il est très incertain, jusqu'à présent, que le Congo devienne une colonie de peuplement, du moins il est à prévoir que les belges ayant un métier spécialisé, les artisans, s'y transporteront de plus en plus : ils sont assurés de trouver à s'y occuper dans des conditions faciles et profitables.

Sollicités et guidés par le Roi, les belges ont fait preuve, dans tous ces domaines, d'une perspicacité, d'une activité, d'un esprit d'initiative qui leur fait le plus grand honneur ; ils ont fait plus pour la mise en valeur de l'Afrique centrale que toutes les grandes nations réunies. Bref, comme le dit Picard, le Congo belge est un modèle à suivre par ces orgueilleux molosses qui s'appellent la France, l'Allemagne et l'Angleterre. Si la conception du Roi a été audacieuse et a pu paraître téméraire à quelques-uns, les résultats déjà obtenus ont dépassé toute attente et, comme le nombre des bras est considérable dans notre pays, l'industrie et les capitaux amplement

suffisants et surtout l'énergie physique et morale des belges très développée, il est permis d'envisager l'avenir avec confiance.

J'ai pu constater également que le pouvoir central et aussi la plupart des belges établis au Congo sont animés d'un esprit véritablement civilisateur dans leurs rapports avec les indigènes. En Afrique centrale, la civilisation doit être extensive et procéder par étapes très lentes. Il ne faut donc nullement se préoccuper à présent de remplir de connaissances variées le cerveau des congolais. Faire des jeunes indigènes de petits savants européens, c'est risquer fortement d'en faire des déclassés. Les congolais sont encore à un niveau trop inférieur pour qu'on puisse espérer les perfectionner tout d'une fois et plusieurs générations seront nécessaires avant d'obtenir des résultats tout-à-fait satisfaisants de ce côté.

C'est assurément parmi les tout jeunes noirs qu'une propagande civilisatrice réussira le mieux, mais il ne faut pas toutefois abandonner à leur triste sort les nègres adultes, sous prétexte qu'il n'y a rien à en tirer. Il est possible, je crois, de relever le nègre adulte de sa condition misérable en lui mettant sous les yeux les avantages matériels de la civilisation, en l'intéressant par tous les moyens à son propre avancement et surtout en respectant sa dignité d'homme.

Trois grands facteurs concourent à la régénération du nègre au Congo : l'action de l'Etat, les rapports entre blancs et noirs, l'influence des missionnaires.

L'Etat Indépendant s'occupe très activement du sort des nègres auxquels il peut étendre son influence. Par son système de colonies scolaires, l'Etat arrache tous les ans à la mort certaine des centaines d'enfants noirs. Il s'occupe de les marier et procure du travail à tous ceux qui lui en demandent et qui ne sont pas incorporés dans l'armée. Par ses soins, la justice civile et répressive est assurée aujourd'hui dans toute l'étendue de la colonie et fonctionne pour les noirs comme pour les blancs. Enfin, l'Etat accorde son appui à toutes les tentatives de civilisation et spécialement aux missionnaires.

Les rapports entre européens et indigènes deviennent de plus en plus fréquents et s'améliorent tous les jours. Les agents de l'Etat et des compagnies font journellement des échanges avec les nègres, dont on connaît d'ailleurs les grandes aptitudes commerciales. Ils les employent pour l'exploitation des forêts et la culture du sol ; ils recrutent parmi eux d'excellents ouvriers industriels et tout naturellement, les nègres viennent à eux, leur demandent des engagements. Tandis qu'au début de la construction du chemin de fer, on avait toute la peine du monde à enrôler quelques manœuvres indigènes, à la fin des travaux, ceux-ci se présentaient par milliers dans les chantiers. D'ici à peu de temps, tous les chefs d'équipe de la ligne, les mécaniciens, employés et conducteurs de train seront des congolais.

De plus, les agents comprennent que la douceur et la justice sont les vrais moyens de soumettre les noirs. M. l'ingénieur Espanet fut l'un des premiers

à saisir toute l'importance d'un pareil système, quand il eut sous ses ordres les ouvriers du chemin de fer. Sévère mais très juste, nul ne fut plus aimé que lui des sénégalais et des indigènes recrutés pour les travaux de la ligne. Je fus témoin des ovations enthousiastes dont il fut l'objet de leur part, lorsqu'il se mêla à leurs groupes, en arrivant à Matadi. Plusieurs officiers de la force publique m'ont assuré que jamais ils ne frappaient un noir, même quand il avait tort ; à leurs yeux, ce système est le seul qui donne des résultats satisfaisants.

Est-il besoin, enfin, de citer comme les premiers agents de la civilisation au Congo, les missionnaires belges? Certes, le concours des autres blancs est précieux et généralement leurs mobiles sont nobles; mais cependant ils ont un intérêt personnel à la réussite de leurs entreprises et, en se consacrant à l'œuvre du Roi, ils travaillent aussi pour eux-mêmes. Seuls nos missionnaires vont au Congo dans un but purement désintéressé : rien ne les y attire que leur ardent amour du Christ et de l'humanité souffrante. Pour sauver les âmes de leurs frères noirs, ils quittent tout, ils abandonnent, sans espoir de retour, famille et patrie; et que trouvent-ils en échange? Rien, si ce n'est les privations de tout genre, les difficultés sans nombre d'une évangélisation où tout est à faire, souvent la mort à brève échéance, la mort sans un ami, au milieu des solitudes affreuses de l'Afrique... Je me trompe, les missionnaires trouvent autre chose au Congo : ils y trouvent des âmes et la conquête de ces âmes leur procure des consolations immenses et durables, auprès desquelles les

satisfactions humaines ne sont que bien peu chose.

La propagation de la Foi fait au Congo des progrès considérables et tous les jours les missions catholiques y prennent plus d'extension. Le pays est actuellement divisé en trois vicariats apostoliques confiés aux Pères de Scheut, aux Pères Blancs et aux Jésuites. Plus de 140 missionnaires des deux sexes y sont établis et évangélisent ces vastes territoires, sous la direction de deux évêques et d'un provincial. 50.000 néophytes ou catéchumènes, 16 villages entièrement composés de chrétiens, près de 50 écoles ou orphelinats, tels sont les résultats obtenus en moins de dix ans dans cette chrétienté naissante.

Les adultes sont, jusqu'a présent, restés rebelles aux efforts des missionnaires; adonnés à un fétichisme grossier qui favorise leurs pires instincts et les incite à la polygamie, ils se convertissent rarement; parfois on a vu certaines tribus se convertir en masse, comme dans l'Uganda, où les indigènes sont plus civilisés; mais ce sont là des exceptions. Aussi tout l'espoir des missionnaires est-il reporté sur les enfants, dont ils s'efforcent de faire de bons ouvriers chrétiens.

Outre l'instruction religieuse, les enfants reçoivent tous une solide instruction professionnelle. Aux garçons on apprend à cultiver, à travailler le bois et le fer, à maçonner, à cuire des briques et des tuiles, à se bâtir une maison; aux filles on apprend à coudre, à laver, à cuisiner, à tenir un intérieur. Quand ils sont en âge, on les marie et avec les jeunes ménages on constitue des villages chrétiens.

A ses débuts, l'évangélisation congolaise fut entreprise par des religieux français; aujourd'hui le Congo

belge est tout entier entre les mains de nos missionnaires. Aux petits belges est dévolue la tâche de convertir et de civiliser un pays quatre-vingt fois aussi grand que la Belgique et riche de vingt millions d'habitants! Tâche lourde, mais combien glorieuse, qui s'impose à notre admiration et qui sollicite notre concours à tous! Car si nous avons assumé la responsabilité d'évangéliser l'Afrique centrale, c'est avec la ferme conviction qu'au succès de cette œuvre est rattaché l'avenir de la civilisation et la prospérité de notre empire colonial.



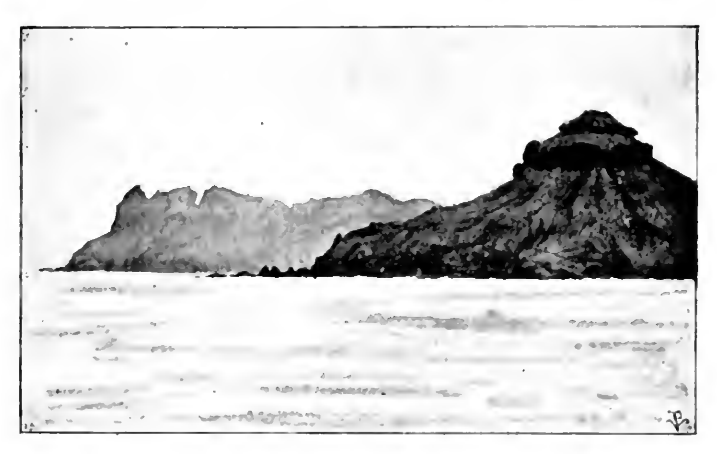
16 juillet

Dans la brume transparente du soleil levant, un énorme rocher noirâtre, aux cimes sauvages et heurtées, surgit à pic du sein de la mer : nous sommes en face de Sainte-Hélène. Une impression de morne tristesse nous envahit... Tout autour de la baie où nous jetons l'ancre, les falaises dressent leurs escarpements abrupts et leurs surfaces absolument nues, qui se terminent par des arêtes vives. Pas la moindre trace de végétation. L'œil ne rencontre ici que la roche grise, brune ou violette.

La petite ville de Jamestown, dont nous voyons poindre les premières maisons et les installations maritimes, se présente elle aussi sous un aspect morne et froid. Un fort armé de trois batteries la domine. On aperçoit encore d'autres batteries sur divers points de la côte; partout où une anfractuosité dans la muraille rocheuse le permettait, les anglais ont mis des canons, comme s'ils voulaient isoler

davantage du reste du monde le coin perdu qui servit de prison et de tombeau à Napoléon.

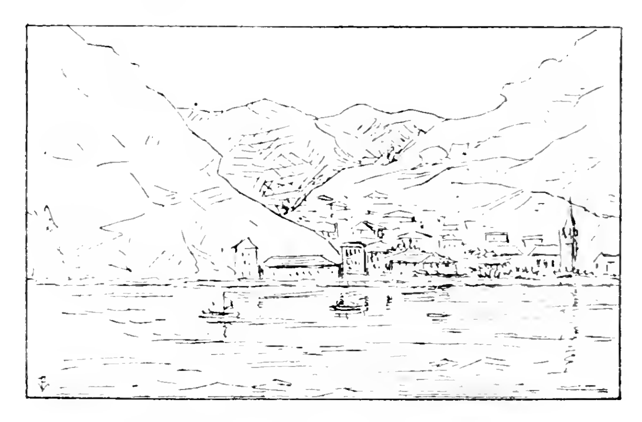
Quelles furent, à la vue de cette terre désolée et farouche, les réflexions de l'Empereur, alors que, le 15 octobre 1815, il aperçut du *Northumberland*



la retraite que ses ennemis lui avaient préparée? Il n'eut pas une parole de découragement, pas un geste d'impuissante révolte. Après une traversée de plus de cent jours, il contempla en silence la roche rébarbative et mit le pied sur Sainte-Hélène sans trahir sa douleur ni son émotion...

Jamestown, où nous débarquons, occupe toute la partie inférieure de la vallée qui conduit à Longwood, dernière résidence de Napoléon. La vieille ville, celle qui fut contemporaine du séjour de l'Empereur, est aujourd'hui presque entièrement cachée par les constructions récentes qui l'enserrent ou qui s'élèvent sur ses ruines. Le nouveau Jamestown est une succession de maisons blanches très peu coquettes, irrégulièrement semées le long de rues tortueuses,

qu'ombragent quelques arbres assez touffus. Un certain nombre de boutiques aux devantures européennes donnent à l'aggloméré un vague aspect de petite ville de province en Angleterre. La tour gothique d'un temple protestant à proximité de la côte complète la ressemblance.



Je suis frappé de l'énergie avec laquelle s'est affirmée ici dans les moindres détails l'occupation anglaise. Dans les rues de Jamestown, je ne rencontre presque pas de nègres. La plupart des habitants sont des mulâtres plus ou moins colorés; quant aux noirs, ils ont presque entièrement disparu, grâce au contact de leurs maîtres. A vrai dire, il y a ici fort peu de blancs de sang absolument pur; mais cela n'empêche que Sainte Hélène donne l'impression très accentuée d'une terre britannique. Les indigènes au teint jaune sont habillés à l'européenne et parlent un anglais presque convenable; ces femmes qui nous poursuivent de leurs photographies et de leurs souvenirs de Sainte-Hélène, sont presque des *english girls* par leur costume et leur démarche.

Quelques officiers, vêtus avec une correction absolue, se promènent gantés de blanc et la badine à la main, tandis que d'autres sont occupés à une partie de tennis, dans l'enclos du *St Helena Club.*

Tous les passagers de l'*Albertville*, les uns à pied, d'autres à cheval, les plus respectables en voiture, sont bientôt échelonnés sur la route qui conduit à Longwood. Nous remontons la vallée dont Jamestown occupe la partie inférieure. Quelques palmiers, des cultures de bananiers et des plants d'agave mettent dans le paysage une vague note tropicale; mais à mesure que nous nous élevons, la végétation se fait plus rare. Les lacets de notre route s'accrochent au flanc de rochers abrupts, semés d'aloès et de cactus. De maigres buissons de cotonniers et de frêles agaves, dont les fleurs blanches atteignent plusieurs mètres de haut, bordent le chemin du côté de la vallée. De temps à autre, un geranium anime de sa note vive la paroi sombre du rocher. Quelques échappées sur des prés verts et des bois de sapins détruisent en partie l'impression de tristesse que donne Sainte-Hélène aux nouveaux arrivés.

Sur l'autre versant de la montagne le paysage change. Nous passons entre des prairies maigres et envahies par les plantes parasites. La végétation, dans ces hauteurs, est presque abondante ; les pins, les myrthes, les mimosas y sont fort communs et nous protègent très à propos contre les ardeurs du soleil. Mais plus rien ne rappelle ici la chaude efflorescence des tropiques. La teinte des arbres est presque uniformément grise ou noire, leurs formes sont rabougries, les pins inclinent tristement la tête

vers le sol comme pour rappeler au passant que cette île est avant tout un tombeau.

Le pays que nous traversons est très peu habité. Les rares indigènes que nous rencontrons nous considèrent avec étonnement. L'un d'eux, un vieux mulâtre qui lie conversation avec nous, assure qu'il n'a jamais vu autant de blancs réunis dans l'île. Il nous demande si nous sommes français et paraît interloqué quand nous lui disons que nous venons de Belgique, notre pays ne rentrant pas dans la sphère de ses connaissances géographiques.

Nous arrivons au promontoire à l'extrémité duquel est située la maison de campagne de Longwood.



Le paysage redevient ici extraordinairement sauvage, mais il y gagne en grandeur. La route suit une crête de montagne qui domine la mer de 600 mètres ; de chaque côté, de profondes vallées s'étendent, dont les parois sont faites de roches volcaniques aux colorations les plus étranges. La lave s'est épanchée ici en traînées jaunes, violettes, roses, et cet ensemble de couleurs qui miroitent au soleil de midi donne aux roches des aspects de grand kaléidoscope.



Longwood Old House

Ce qui domine dans ce paysage, c'est une étrange impression de resserrement, causée surtout par ce fait que des deux côtés de la route on voit la mer s'élever très haut entre les cimes aigues qui bordent l'île. Sainte-Hélène est bien une véritable prison, entourée d'énormes remparts naturels ; nulle part cette impression n'est aussi forte qu'au moment où l'on aperçoit, à un détour de la route, la maison de Longwood, tache blanche perdue au milieu de l'enchevêtrement des rochers désolés qui ferment l'horizon, tout en ménageant par quelques issues des échappées sur la mer.

Longwood est situé sur un plateau assez vaste, à l'extrémité Nord de l'île; avant d'y arriver, nous traversons une longue pelouse bordée de chaque côté de ces pins étrangement recourbés que nous avons déjà rencontrés dans la montagne. Là, tout au bout du plateau, s'élève la maison qui fut le dernier séjour de l'Empereur, Longwood Old House. L'aspect en est quelconque, provisoire, l'architecture nue et sèche : un corps de bâtiment très bas, sans étage, percé de six fenêtres et flanqué de deux pignons; des murs crépis en stuc jaunâtre et revêtus en partie de verdure; tout autour, un étroit jardinet clôturé par une haie de buis.

Nous pénétrons dans la maison par un perron de quatre ou cinq marches, que surmonte un péristyle empire. L'intérieur se compose d'une vingtaine de petites pièces sombres, aux plafonds bas, tapissées et peintes de couleurs ternes, avec des plinthes brunes ou grises. Les chambres sont restées telles qu'elles étaient occupées par l'Empereur, mais tous

les meubles et les souvenirs qu'elles contenaient en ont été enlevés ; seules, des étiquettes anglaises et françaises épinglées sur les murs nous rappellent où étaient les salons, le billard, la bibliothèque, la salle à manger... Tout cela est pauvre et triste. Dans une des salles, on nous fait signer sur un registre à moitié rempli par les signatures des précédents visiteurs, que nous présentent de jeunes misses, les filles du gardien préposé par le gouvernement français à l'entretien de Longwood House. Cette dernière a, en effet, été rachetée par la République à l'Angleterre, en 1858, et fait partie depuis lors du domaine privé français.

Cette habitation, transformée en objet de curiosité et dont il ne reste plus que les murs, le bruit presque joyeux des conversations dans toute la maison, les éclats de rire des filles du gardien qui nous vendent des photographies, tout cela est très peu en harmonie avec la gravité de cet impressionnant pélerinage. Ce n'est guère que dans la salle où l'Empereur est mort, que l'entrain trop général fait place à un recueillement ému. Devant le buste en marbre blanc qui rappelle ici la mémoire de Napoléon, on se sent porté à réfléchir, quand on songe que celui qui mourut dans cette salle étroite, le 4 mai 1821, avait été réellement le maître du monde. Jamais assurément, dans les temps modernes, carrière humaine ne fut plus considérable ni plus extraordinairement rapide. Mais combien la gloire qui en rejaillit sur son auteur fut de courte durée ! Et comme aussi la fin de cette carrière fut en tout semblable à ce qu'elle avait été dans ses origines !

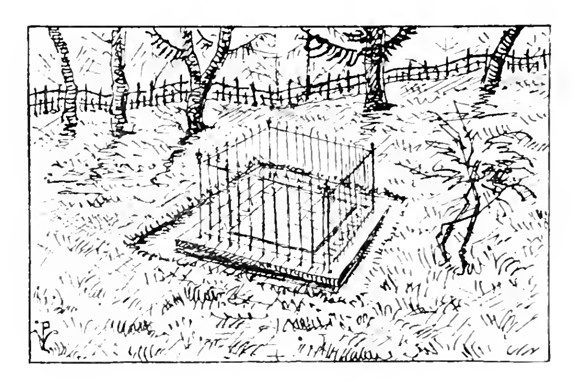
Napoléon naît dans une île, ignoré de tous ; il ne rencontre, à ses débuts, ni appui, ni faveurs ; pour la conquête du monde, il est soutenu seulement par la confiance qu'il a en son étoile. C'est également dans une île que va mourir le vaincu de Waterloo ; il y meurt isolé des siens, abandonné par le monde civilisé qui le repousse de son sein après l'avoir adulé ; il part pour l'éternité, seul, n'ayant auprès de lui, dans ses derniers moments, que quelques rares amis !

Et combien l'isolement de ces six années passées sur le roc de Sainte-Hélène est affreux ! Après avoir été le maître d'un empire qu'il rêvait sans limites, il aperçoit, dans quelque direction qu'il porte ses regards, les murailles de sa prison ; quand il quitte Longwood, il voit, dominant la montagne énorme, la forteresse d'où les Anglais surveillent tous ses mouvements. S'il explore à pied ou à cheval les solitudes de l'île, il est suivi par des agents de sir Hudson Lowe. Plus tard, quand il se confine dans son cabinet de Longwood pour travailler à ses mémoires, il se voit encore sans cesse l'objet d'une étroite surveillance de la part de ses gardiens. Et ce n'est qu'après sa mort qu'il reçoit des marques de respect et de sympathie de la part de ses ennemis eux-mêmes, alors que trois mille habitants de Sainte-Hélène accompagnent ses restes jusqu'au Val Napoléon.

Nous jetons un rapide coup-d'œil sur Longwood New House, qui était destinée à l'Empereur mais ne fut achevée qu'après sa mort. Cette habitation est plus vaste que sa voisine. Située dans un fond

et ombragée par des oliviers, elle est entourée d'un parc assez agréable. Le consul français de Sainte-Hélène l'occupe actuellement. Nous passons, enfin, devant la petite maison du gardien de Longwood, qui fut celle du général Bertrand, et nous nous dirigeons vers l'emplacement du tombeau.

Celui-ci est situé dans un vallon ombreux, à une courte distance de la route de Jamestown. Ce fonds très encaissé, boisé de pins, de myrthes et de saules, était le but favori des promenades de Napoléon. Fréquemment il venait s'y asseoir à côté d'une source limpide qui sort d'une anfractuosité du rocher.



A plusieurs reprises il avait exprimé le désir d'être enterré dans ce lieu, si son corps ne pouvait reposer au bord de la Seine ; son désir fut écouté et sa tombe occupe le centre de cette petite oasis de verdure, qu'entoure aujourd'hui une modeste clôture de bois. C'est un plan incliné, sans aucun ornement ni inscription, revêtu d'une couche de crépissage blanc crevassé par endroits ; quelques geraniums poussent à côté ; à l'entour règnent un

grillage de fer et une pelouse tracée au cordeau ; dans un coin, quelques anthuriums blancs élèvent vers le ciel leur gracieux et mélancolique calice. La source où s'abreuvait Napoléon coule toujours, silencieuse ; quant au saule fameux qui prodiguait son ombre à la tombe du grand homme, il n'en existe plus que le souvenir ; un misérable rejeton, aux feuilles jaunes et maladives et dont l'aspect n'a plus rien de romantique, remplace l'arbre vénérable. Une cabane située à quelques pas de là et qui abrita plus d'une fois le vainqueur d'Austerlitz sert aujourd'hui de comptoir de photographies ; des négresses y vendent des souvenirs de Sainte-Hélène et des vues du tombeau.

Depuis 1840, les restes de l'Empereur reposent aux Invalides. Et cependant, cette modeste sépulture, cachée sous les pins verts d'un coin perdu de Sainte-Hélène, parle plus de *Lui* que le dôme pompeux qui abrite aujourd'hui sa dépouille mortelle. Et mieux que l'indiscrète poussée des foules qui s'empressent autour du marbre érigé par la France, la quiètude mystérieuse et troublante du cimetière de Sainte-Hélène fait planer autour du visiteur une athmosphère de mort...

A la tombée du jour, nous sommes redescendus au port de Jamestown. Peu après, notre steamer lève l'ancre et nous disons à Sainte-Hélène un dernier adieu. Longtemps encore, nous apercevons sa silhouette fantastique se profiler en violet sombre sur les rayonnements oranges du soleil à son déclin. Puis l'horizon se colore en rouge, la mer se couvre d'une écume sanglante et les contours de l'île sinistre se fondent dans les demi-teintes du crépuscule.



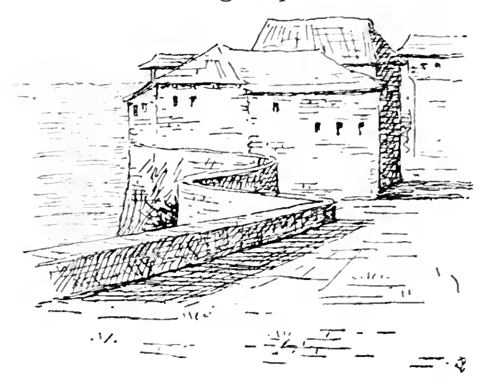
De Sainte-Hélène à Anvers — Praya de San-Yago — Les Açores

Du 16 juillet au 6 août

DEPUIS six jours, nous nous rapprochons de l'Europe. L'*Albertville* marche grand train et chaque soir le capitaine enregistre d'énormes totaux de milles. Le matin du 22 juillet, j'aperçois, à travers le hublot de ma cabine, un banc de rochers noirs très plats, très longs, qui profilent leurs assises puissantes sur le ciel jaune largement strié de violet et de gris. C'est Praya de San-Yago, la principale des îles du Cap Vert.

Quelques heures nous sont accordées pour descendre à terre et nous chauffer une dernière fois aux ardeurs du soleil africain. Nous saluons pour ne plus les revoir, les majestueux palmiers, les cocotiers graciles, les bananiers exubérants de verdeur. Leur végétation entoure comme d'une ceinture d'émeraude la ville de Praya et l'isole des solitudes arides et nues qui s'étendent sur le reste de l'île en imposants panoramas volcaniques. Praya, que nous visitons en une course hâtive, étale à nos yeux cette même pittoresque laideur dont je fus frappé à Saint-Paul de Loanda. Elle est bâtie

sur un rocher à pic, tout près de la mer, et les murailles très hautes de ses maisons, qui couronnent la crête abrupte de la montagne, semblent les remparts de quelque vieille cité grecque ou italienne.



Je remarque ici la même population métissée et désœuvrée qu'au Congo portugais ; les mêmes rues tortueuses aux maisons roses, vertes, jaunes, où le soleil déverse à flots ses rayons; la même incurie et une ignorance complète de l'hygiène.

Sur une des places principales s'élève la prison, — une grande construction délabrée, datant de la Renaissance et dont la façade est percée de vastes fenêtres. Les pensionnaires de cet établissement, blancs, noirs ou mulâtres, s'entretiennent familièrement avec les passants, qui leur offrent des douceurs avec des consolations. La vie de détenu semble convenir parfaitement au tempérament des habitants de Praya; derrière leurs grillages, ils paraissent être les gens les plus heureux du monde.

Plus loin, j'entre, à la suite de quelques amis, dans un bâtiment qui m'a tout l'air d'un café, avec sa porte grande ouverte sur l'extérieur. Je heurte

du pied un porc énorme qui dort sur le seuil et, pénétrant à l'intérieur, je crie à mes compagnons : « Que trouve-t-on à boire ici ? » On me fait signe de me taire. Trois blancs, assis devant une longue table recouverte d'un tapis qui fut vert, me regardent ahuris, sans mot dire, comme des gens qu'on trouble dans leur sommeil ; un gendarme noir et un mulâtre loqueteux, qui se trouvent de l'autre côté de la table, se retournent aussi avec des mines effarées. J'ai compris : cet appareil, cet assoupissement... ; je suis au tribunal. Ici on ne trouve point de consommations, mais on y vend... la justice.



Le 28 juillet au matin, nous sommes arrivés en face des Açores.

Cette escale a été pour nous une véritable surprise. Les deux jours que nous avons passés ici nous ont fait connaître un pays merveilleusement pourvu de sites pittoresques et une population active, intelligente, industrieuse. Après ce que nous avons vu des autres colonies du Portugal, il semble presque incroyable que ce soient des portugais qui ont réussi à tirer des Açores un parti qui ferait honneur à nos agriculteurs flamands. Hâtons-nous de dire que les flamands n'y sont peut-être pas étrangers : au seizième siècle, une importante colonie flamande vint s'installer ici et pendant longtemps les Açores furent connues sous le nom d' « Iles Flamandes ».

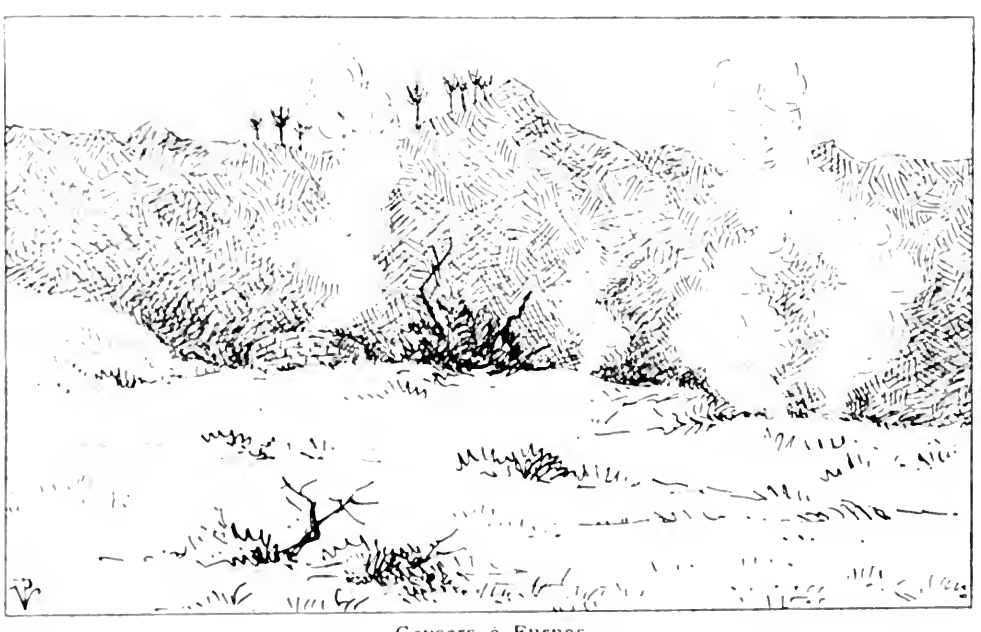
Les Açores, et en particulier l'île San Miguel, où nous faisons escale, ont été formées par l'éruption d'un grand nombre de volcans, aujourd'hui éteints.

La plupart des montagnes ont à leur sommet d'anciens cratères et la couche inférieure du sol est composée de lave. C'est à l'un de ces cratères, celui de Furnas, que nous consacrons notre première visite. Nous partons, à trois ou quatre seulement, de Ponta-Delgada, — une jolie ville, d'un cachet éminemment portugais, mais où se retrouvent d'intéressants vestiges de l'architecture flamande du 16e siècle. Certains costumes rappellent également les vieux costumes flamands ; ainsi, dans les manteaux noirs ou bleus, à grand capuchon, que portent les femmes, je retrouve le *capmantel* de nos paysannes.



Ponta-Delgada

Furnas est situé à six heures de voiture de Ponta-Delgada. Le pays que nous traversons est admirablement cultivé; pas un pouce de terrain n'est perdu. Les champs de maïs, d'avoine et de froment se suivent et entremêlent leurs tons roux, jaunes ou verts, de façon à nous donner presque l'illusion de notre Flandre, avec cette différence que le pays est montagneux et la fertilité du sol artificielle dans les hauteurs.



Geysers à Furnas

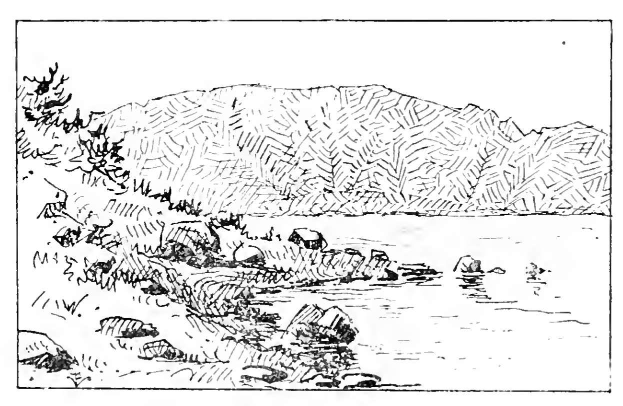
Nous traversons de nombreux villages, où tout dénote que les habitants vivent dans l'aisance et paraissent heureux; presque pas de pauvres et, surtout, pas de mendiants... Sommes-nous bien dans une province portugaise? Le papier-monnaie est inconnu ici et c'est sous la forme de pièces d'argent que nous colportons les milliers de reis dont nous nous sommes enrichis dès notre arrivée à San Miguel. D'autre part, le change de l'argent est de nature à faire supposer que la monnaie est rare dans le pays; en effet, 600 reis portugais sont comptés ici comme valant 800 reis environ, c'est-à-dire que pour un achat de 2 fr. 70 il ne faut payer que 2 francs.



La petite ville de Furnas s'étale, paisible et riante, au fond d'un cirque presque complet de hautes montagnes. De l'ancien volcan, de la « fournaise » qui a donné son nom à la ville, il ne reste plus qu'une série de geysers qui sortent en innombrables filets de tous les rochers des environs. Quelques-uns, — les plus chauds, — s'élancent en gros jets de vapeur et se détachent sur les flancs du cratère en colonnes de fumée très blanche. Pour le reste, on a de la peine à se croire

au centre d'un volcan ; car les montagnes sont boisées ou cultivées jusqu'à la crête et les torrents de feu ont fait place à un océan de verdure.

Nous rentrons à Ponta Delgada en suivant la côte Nord de San Miguel. La route longe la mer et nous réserve à tous moments des échappées magnifiques sur les promontoires qui découpent la côte. Nous les voyons se profiler en bleu vif sur le bleu plus pâle de la mer, et les villages qui les

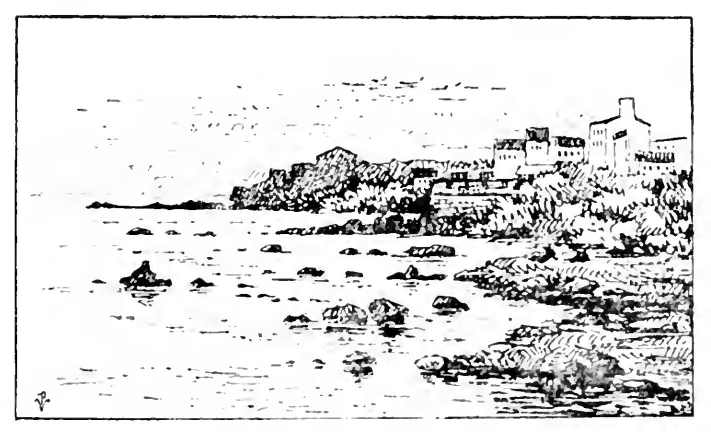


Lac de Fogo

couronnent nous apparaissent dorés par le soleil du soir. Puis, nous traversons d'admirables forêts de pins, dont le sol est tapissé d'agaves et d'hortensias d'un bleu porcelaine. L'azur de ces derniers est si intense qu'à certains moments on doute si l'on a devant soi des percées de ciel ou des grappes de fleurs...

L'excursion que j'ai faite le lendemain au lac de Fogo, — un autre cratère, — est tout aussi remarquable et bien plus sauvage. Nous partons cette fois à dos de mulets et quittons la partie cultivée

de l'île pour nous enfoncer dans une gorge absolument aride où coule, entre d'énormes roches grises, un ruisselet qui se transforme parfois en torrent furieux. Des deux côtés de l'étroit sentier que nous suivons s'élèvent des montagnes abruptes entièrement couvertes de bruyères blanches ou roses et de lichen. Plus d'habitations à voir. La végétation alpestre fait place à de maigres touffes de fougères



Villafranca

et, à mesure que nous montons, celles-ci deviennent plus rares et sont remplacées par des mousses parasites.

A 540 mètres de hauteur, le lac de Fogo apparaît soudain dans un féérique décor de montagnes de velours vert ou noir. Ses eaux sombres s'étendent en baies profondes que borde un mince filet de sable blanc et de galets grisâtres; immédiatement au-dessus s'élèvent les escarpements du cratère; la verdure dont ils sont revêtus n'enlève rien à leur caractère sauvage : elle fait au contraire mieux res-

sortir jusqu'à leurs moindres valonnements et semble un manteau de moire verte à reflets infiniment variés. Seules, des mouettes troublent l'air de leurs cris, que l'on prendrait pour des rires d'enfants. La nature règne ici en souveraine incontestée, et l'on ne peut voir la moindre trace du passage des hommes dans cette impressionnante sauvagerie.

C'est à regret que nous avons quitté ce merveilleux passage et que nous avons pris le chemin du port de Villafranca, situé sur la côte sud de San-Miguel. L'*Albertville* nous y attendait et a levé l'ancre peu après notre retour, nous emportant vers l'Europe.



4 août

L'*Albertville* est arrivé ce matin en rade du Hâvre, où devait avoir lieu la cérémonie du banquet d'adieux et de remercîments offert au colonel Thys par les passagers.

A une heure, nous nous retrouvions à l'hôtel *Frascati*, où a lieu le banquet. Cette fête tout intime, au cours de laquelle nous remettons au chef de notre expédition un bronze d'art, est d'une cordialité charmante et l'arrangement en est parfait, grâce à M. A.-J. Wauters, arrivé ici depuis la veille en compagnie de M. Valère Mabille.

Le général Daelman s'est fait auprès de M. Thys l'interprète de nos sentiments de reconnaissance et des applaudissements unanimes témoignèrent de l'enthousiasme des convives.

Le chevalier Maurigh de Sarnfeld, en une langue

émue et véritablement éloquente, a remercié le colonel au nom des délégués des nations étrangères.

Le colonel Thys, qui est décidément un maître de l'art oratoire, s'est adressé en des termes d'une délicatesse extrême à tous ses invités. Il nous a rappelé les deux mois de mer que nous venons de passer ensemble et a exprimé l'espoir que le voyage de l'*Albertville* soit comme un terrain d'affectueuse amitié sur lequel nous nous retrouverons plus tard dans la vie. S'adressant ensuite à chacun des groupes d'invités, il a su trouver pour tous des mots qui nous sont allés au cœur. Une ovation enthousiaste a accueilli ce discours et attesté une fois de plus au colonel les vives sympathies qu'il s'est acquises parmi nous.



6 août

L'heure du retour a sonné; bientôt les désespérantes banalités de la vie réelle auront mis un terme à ce rêve de deux mois qu'a été notre voyage. Et tandis que l'*Albertville* s'engage entre les rives plates de l'Escaut, la pensée s'envole bien loin par delà les mers et s'arrête aux bords du majestueux Congo. On cherche du regard les grands horizons gris que font au fleuve africain les lointains palétuviers, et l'œil, ici, s'arrête sur des prés verts, sur des fermes à toits rouges et des moissons dorées. On voudrait revoir les panaches étincelants des palmiers, les troncs blancs et les membres torturés des baobabs, l'efflorescence touffue et verdoyante des lianes qui rattachent entr'eux les géants des forêts africaines, et l'on retrouve des

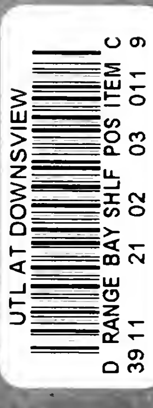
peupliers engrisaillés, minuscules, qui bordent avec une régularité curieuse une infinité de petits champs carrés. Plus loin, ce sont des troupeaux de vaches, qui nous regardent passer avec une indifférence suprême. Puis, enfin, c'est Anvers, avec le troupeau humain des spectateurs qui envahissent sa rade. Au moment de nous amarrer, un magnifique steamer nous croise, véritable oiseau de mer tant est gracieuse sa coque peinte en gris pale : c'est le *Bruxelles-ville*, qui part pour le Congo et dont les passagers nous saluent d'enthousiastes acclamations. Tandis qu'ils s'éloignent, nous leur jetons un regard d'envie et quand ils ont disparu, il semble que le dernier lien qui nous rattachait au Congo soit brisé.

Anvers nous apparaît, très belle dans l'éblouissement du soleil de midi. A l'arrivée du steamer, les hurrahs s'élèvent de la foule immense, le canon tonne et la *Brabançonne* éclate, joyeuse. Le carillon qui se fait entendre à la tour de la cathédrale et la grosse cloche qui sonne à toute volée achèvent de nous rappeler, de leur forte voix, si familière aux belges, que nous sommes rentrés au pays natal.

Nous débarquons. Toutes les autorités de la ville d'Anvers sont là pour nous recevoir et un cortège s'organise jusqu'à l'hotel de ville, où une cordiale réception nous a été préparée par le Conseil communal. Dans un discours vibrant et élevé, M. le bourgmestre Van Ryswyck constate que l'inauguration du chemin de fer du Congo a pris les proportions d'un événement national et que le fleuve Congo est désormais devenu un affluent de l'Escaut, tant sont puissants les liens qui rattachent dès à

présent les deux pays. Pendant quelque temps encore, Anvers réunit, pour la dernière fois, ceux que le besoin de voir la mystérieuse Afrique a réunis en ce lointain voyage; et les sympathies qu'a fait naître la longue traversée se manifestent en des adieux prolongés, tandis que les passagers de l'*Albertville* s'apprêtent à se disperser aux quatre coins de la vieille Europe.




UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 21 02 03 011 9